



BMVIT – IV/IVVS4 UVP-Verfahren Landverkehr

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail: ivvs4@bmvit.gv.at

Internet: www.bmvit.gv.at



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-820.376/0013-IV/IVVS4/2015 DVR:0000175

Ebreichsdorf, am 9. Dezember 2015

**ÖBB-Strecke Wien Matzleinsdorf (Meidling) – Wiener Neustadt,
Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie im Abschnitt Ebreichsdorf
(Münchendorf – Wampersdorf), km 20,4 bis km 31,0
UVP- und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000
Grundsatzgenehmigung gem § 24f Abs 9 und 10 UVP-G 2000;**

Verhandlungsschrift

**über die öffentliche mündliche Verhandlung aufgenommen am 9. Dezember 2015 in
Ebreichsdorf**

Verhandlungsteilnehmer:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abt. IV/Sch2:

Mag. Michael Andresek als Verhandlungsleiter

Mag.^a Gabriele Fiedler

Ing. Wilhelm Lampel als UVP-Sachverständiger für die Fachgebiete Elektromagnetische Felder,
Licht (Beleuchtung)

UVP-Koordination:

Bettina Riedmann MAS ETH RP; MAS (Mediation), Kordina ZT GmbH

Stadtgemeinde Ebreichsdorf:

Bgmstr. Wolfgang Kocevar

Dipl.-Ing. Heinrich Humer

RA Dr. Heinrich Vana (Mediator „Runder Tisch“)

Dipl.-Ing. Dr. Luzian Paula

Bundesdenkmalamt:

Dr. Martin Krenn als Amtssachverständiger für das Fachgebiet Denkmalschutz

Bezirkshauptmannschaft Mödling:

Mag. Markus Biffi

NÖ-Straßendienst, Abteilung Landesstraßenbau und –verwaltung (ST4):

Dipl.-Ing. Markus Kuttenger

Nichtamtliche UVP-Sachverständige:

Dipl.-Ing. Hans Kordina (Kordina ZT GmbH) als Sachverständiger für Raum-, Stadtplanung, Sachgüter, Orts- und Landschaftsbild

Pia Dostal, BSc (Kordina ZT GmbH)

Dipl.-Ing. Markus Mayr als Sachverständiger für Eisenbahnbautechnik (Streckenplanung, Hoch- und Kunstbauten)

Dipl.-Ing. Werner Stella (Stella GmbH) als Sachverständiger für Eisenbahnbetrieb und Sicherheitstechnik

Dipl.-Ing. Thomas Setznagel (Stella GmbH) als Sachverständiger für Straßenverkehr

Dipl.-Ing. Hans Robert Rezabek als Sachverständiger für Wasserbautechnik und Oberflächenwasser

Ing. Erich Lassnig als Sachverständiger für Lärm- und Erschütterungsschutz

Univ.-Prof. Dr. Erich Mursch-Radlgruber als Sachverständiger für Luft und Klima

Univ.-Prof. Dr. Manfred Neuberger als Sachverständiger für Humanmedizin

Hon.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Lothar Martak als Sachverständiger für Geologie, Grundwasser und Geotechnik

Dipl.-Ing. Dr. Kurt Schippinger als Sachverständiger für Abfallwirtschaft und Boden

Dipl.-Ing. Anton Jäger als Sachverständiger für Agrarwesen und Boden

Dr. Ingo Korner als Sachverständiger für Ökologie (Terrestrik)

Dr. Thomas Zuna-Kratky als Sachverständiger für Ökologie (Terrestrik)

Dipl.-Ing. Reinhard Wimmer als Sachverständiger für Gewässerökologie

Dipl.-Ing. Martin Kühnert als Sachverständiger für Forstwesen, Wald- und Wildökologie

ÖBB-Infrastruktur AG:

Ing. Peter Ullrich, Dipl.-Ing. Michael Emberger, Mag.^a Ute Pipp, RA Dr. Dieter Altenburger

UVE-Erstellung und Projektanten:

Dipl.-Ing. Wilfried Pistecky, Ingenieurbüro Pistecky

Dipl.-Ing. Julia Umlauf, Ingenieurbüro Pistecky

Mag. Alexander Stagl, Novetus

Dipl. arch. Dr. Cyrill von Planta, Novetus

Alexander Nakowitz, Büro Land in Sicht

Dr. Verena Kowarcz, Büro Land in Sicht

Dipl.-Ing. Helmut Wiesinger, TAS SV-GmbH

Dipl.-Ing. Alexander Ruzicka, ste.p ZT GmbH

Dipl.-Ing. Klaus Jagenteufel, ISP ZT GmbH

Dipl.-Ing. Michaela Neubauer-Liszt, ILF

Dipl.-Ing. Michael Kochberger, ESW ZT GmbH

Dipl.-Ing. Thomas Thajer, Steinbauer Consulting Engineers GmbH

Mag. Wolfgang Siegl, ARGE Ökologie

Dipl.-Ing. Thomas Pfaffenwimmer, BGG Consult

Dipl.-Ing. Sandra Herschkowitz, Emrich Consulting

Dipl.-Ing. Hans Emrich, MSc, Emrich Consulting

Dipl.-Ing. Katrin Grömer, Beitzl ZT GmbH

Dipl.-Ing. Stephanie Puttinger, Beitzl ZT GmbH

Dipl.-Ing. Markus Beitzl, Beitzl ZT GmbH

Mag.^a Bozena Gabriel, IC Consulente GmbH

Gunter Stocker,

Daniel Cranach, Ostertag Architects

Dipl.-Ing. Reinhard Ellinger, LUA

Weitere Verhandlungsteilnehmer:

Margarita Kitzmüller, RA Dr. Manfred Wiener, Lukas Kitzmüller, Robert Hirschi, Anita Arth, Hannes Arth, Margarete Heinzl, Johannes Heinzl, Dipl.-Ing. Hanno Essl, Andrea Loudon, Walter Pfeiffer, Josefine Pfeiffer, Kurt Schneider, Andreas Hallegger, Brigitta Schönauer, Barbara Wilczynski, Lorenz Wallmann, Rudolf Dworak, Dipl.-Ing. Werner Liko.

Der Verhandlungsleiter eröffnet die Verhandlung am Mittwoch den 9. Dezember 2015 um 09:30 Uhr im Magna Racino, Racinoplatz 1, 2483 Ebreichsdorf und begrüßt die Teilnehmer, insbesondere die Sachverständigen sowie die Vertreter der Gebietskörperschaften, der mitwirkenden Behörden und der ÖBB-Infrastruktur AG als Antragstellerin. Im Anschluss daran stellt er die UVP-Sachverständigen und deren Fachgebiete sowie die Vertreter der UVP-Behörde vor.

Er weist darauf hin, dass der verfahrenseinleitende Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 27. Mai 2015 gemäß den Bestimmungen der §§ 44a, 44b und 44d des Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG, BGBl. Nr. 51/1991 idgF, im Großverfahren mit Edikt des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 7. Juli 2015 verlaubar wurde.

Die Anwendung der Großverfahrensbestimmungen des AVG ergibt sich aus der Tatsache, dass am gegenständlichen Verfahren unzweifelhaft mehr als 100 Personen beteiligt sind.

Neben dem Aufliegen des Antrags, der Umweltverträglichkeitserklärung und der weiteren Projektunterlagen (Technisches Projekt, Trassengenehmigungs- und Rodungsunterlagen), bei der UVP-Behörde und den Standortgemeinden Ebreichsdorf, Pottendorf, Trumau und Münchendorf wurde in diesem Edikt die Möglichkeit der Einsichtnahme und der Einbringung schriftlicher Einwendungen gegen dieses Vorhaben im Zeitraum vom 13. Juli 2015 bis einschließlich 21. September 2015 kundgemacht.

Des Weiteren sind bereits in diesem Edikt die wesentlichen Rechtsbelehrungen erfolgt, wonach Beteiligte, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erheben, insoweit grundsätzlich ihre Parteistellung verlieren. Ebenso wurde auf die Möglichkeit der Entstehung von Bürger-

initiativen und deren Teilnahme am Verfahren als Partei hingewiesen und dass alle weiteren Kundmachungen und Zustellungen in diesem Verfahren durch Edikt vorgenommen werden können.

Von der Möglichkeit zur Stellungnahme hat das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, das Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, die Umwelthanwaltschaft Niederösterreich, sowie die Standortgemeinde Ebreichsdorf Gebrauch gemacht.

Des Weiteren sind binnen offener Frist insgesamt 11 Stellungnahmen von Einzelpersonen eingelangt.

Zuletzt wurde mit weiterem Edikt vom 19. Oktober 2015 die Anberaumung der öffentlichen Erörterung für den 10. November 2015 und der heute stattfindenden öffentlichen mündlichen Verhandlung kundgemacht. Unter einem erfolgte in diesem Edikt auch die Kundmachung der öffentlichen Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens samt der geänderten Unterlagen gemäß § 24e Abs. 2 UVP-G 2000 für mindestens 6 Wochen bei der UVP-Behörde und den zuvor genannten Standortgemeinden.

Beide Kundmachungen (Edikte) wurden jeweils im redaktionellen Teil der Niederösterreich-Ausgabe der „Kronen Zeitung“ und des „Kurier“ sowie im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ verlautbart. Die Veröffentlichung erfolgte weiters durch Kundmachung im Internet auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie.

<https://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/matzleinsdorf/ebreichsdorf/index.html>

Ergänzend wurden sämtliche Standortgemeinden ersucht, dieses Edikt an der jeweiligen Amtstafel anzuschlagen und die Unterlagen bis zum Ende der Einsichtsfrist aufzulegen und im Anschluss daran ein mit Anschlag- und Abnahmevermerk versehenes Edikt an die Behörde zu retournieren.

Der Verhandlungsleiter stellt somit fest, dass alle Behörden, Parteien und Beteiligten zu der am 9. Dezember 2015 stattfindenden Verhandlung rechtzeitig und ordnungsgemäß geladen wurden.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass die gegenständliche mündliche Verhandlung gemäß § 44e Abs. 1 AVG öffentlich ist, weist jedoch ausdrücklich darauf hin, dass im Rahmen dieser Verhandlung nur Parteien und Beteiligten das Recht zusteht, Fragen zum gegenständlichen Vorhaben zu stellen und Einwendungen zu erheben und erinnert nochmals daran, dass Beteiligte im gegenständlichen Ediktverfahren, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben haben, insoweit grundsätzlich ihre Parteistellung verlieren. Er präzisiert, dass somit bloß als Teilnehmer der öffentlichen mündlichen Verhandlung auftretende Personen Zuhörer sind und diese keinerlei Mitwirkungsbefugnisse haben.

Der Verhandlungsleiter teilt darauf hin, dass eine Teilnehmerliste für den Verhandlungstag aufliegt und ersucht zwecks Erfassung der Verhandlungsteilnehmer um eine vollständige Angabe von Vor- und Zuname, eventuell Titel und je nach Erfordernis Anführung der Anschrift, der Dienststelle bzw. Firma.

Anschließend fasst der Verhandlungsleiter die bisher erfolgten Verfahrensschritte zusammen und führt zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung Nachstehendes aus:

Antrag, Gegenstand:

Mit Antrag vom 27. Mai 2015 hat die ÖBB-Infrastruktur AG um die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß §§ 23b Abs 1, 24 und 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993, sowie um Erteilung der Grundsatzgenehmigung gemäß § 24a Abs. 1 und 24f Abs 9 und 10 UVP-G 2000 unter Mitankwendung des § 3 Abs. 2 Hochleistungsstreckengesetz - HIG, BGBl. Nr. 135/1989 und der § 17 ff Forstgesetz 1975 (ForstG), BGBl. Nr. 440/1975, alle Gesetze in der geltenden Fassung, für das oben angeführte Vorhaben angesucht.

Dem Antrag waren die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen (Projektunterlagen, Trassengenehmigungsunterlagen, forstrechtlichen Unterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung) angeschlossen.

Beschreibung des Vorhabens

Das Vorhaben betrifft den zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie zwischen Münchendorf (km 20,4) und dem Bahnhof Wampersdorf (km 31,0). Ziel des zweigleisigen Ausbaus der Pottendorfer Linie ist einerseits die Schaffung einer zweiten, leistungsfähigen Bahnstrecke im Südraum von Wien, die primär als Ausweich- und Ergänzungsstrecke für die Südbahn dienen und dadurch die stark frequentierte Südbahn entlasten soll. Andererseits soll dadurch das Nahverkehrsangebot verbessert werden und auf diese Weise der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal-Split erhöht werden. Mit Realisierung dieses Vorhabens wird der Lückenschluss des zweigleisigen Ausbaus der Pottendorfer Linie vollendet sein.

Mit dem Projekt werden unter anderen folgenden Maßnahmen umgesetzt:

- Bestandnaher zweigleisiger Ausbau von km 20,4 bis km 22,6
- Zweigleisige Neutrassierung Umfahrung Ebreichsdorf von km 22,9 bis km 29,9
- Einbindung in den Bahnhof Wampersdorf von km 29,9 bis km 31,0
- Im Bereich der Neutrassierung Errichtung des Bahnhofes Ebreichsdorf mit Park&Ride, Bike&Ride Anlagen, Taxistandplätzen und einem Busbahnhof
- Rückbau der Bestandsstrasse im Bereich von km 22,9 bis Bestands-km 30,15
- Errichtung von Kunstbauten und Hochbauten
- Errichtung der Anlagen zur Versickerung der Bahnwässer
- Errichtung der Streckenausrüstung
- Auflassung sämtlicher schienengleicher Eisenbahnkreuzungen
- Durchführung der für die Errichtung erforderlichen dauernden und befristeten Rodungen
- Durchführung der erforderlichen Einbautenverlegungen
- Verschwenkung der Bestandsstrecke Wampersdorf-Gramatneusiedl im Nordkopf des Bahnhofes Wampersdorf

Auf die weiteren erfolgten Verfahrensschritte, wie die öffentliche Auflage des Antrags und der Unterlagen bei der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 1 und den Standortgemeinden vom 13. Juli 2015 bis zum 21. September 2015, die Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens vom 19. Oktober 2015 und dessen öffentliche Auflage vom 27. November 2015 bis zum 4. Dezember 2015, die am 10. November durchgeführte öffentliche Erörterung sowie die heute stattfindende öffentliche mündliche Verhandlung wurde bereits eingegangen.

Rechtliche Grundlagen

Der **3. Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000)**, BGBl. Nr. 697/1993 idGF, regelt die Umweltverträglichkeitsprüfung für Bundesstraßen und **Hochleistungsstrecken**.

Durch das gegenständliche Vorhaben wird ein Teilabschnitt einer Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke neu gebaut.

Gemäß § 23b Abs. 1 Z. 1 UVP-G 2000 ist für Vorhaben von Hochleistungsstrecken, die den Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken oder ihrer Teilabschnitte eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des UVP-G durchzuführen.

Das gegenständliche UVP-Verfahren ist daher antragsgemäß einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Abschnitt zu unterziehen.

§ 24 Abs. 1 UVP-G 2000 sieht vor, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen hat. Er hat dabei alle vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden fallen.

Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG wurde um Erteilung der Grundsatzgenehmigung gemäß § 24a Abs. 1 und 24f Abs. 9 und 10 UVP-G 2000 unter Mitwirkung des § 3 Abs. 2 Hochleistungsstreckengesetz - HIG, BGBl. Nr. 135/1989 und der § 17 ff Forstgesetz 1975 (ForstG) angesucht.

- Dies bedeutet, dass die Behörde nur hinsichtlich aller Belange, die zur Beurteilung der grundsätzlichen Zulässigkeit des Vorhabens erforderlich sind, abzusprechen hat.
- Sie ermächtigt die Antragstellerin nicht zur Umsetzung des Vorhabens oder von Teilen davon
- Es sind nur die - zur Beurteilung der grundsätzlichen Zulässigkeit - notwendigen Unterlagen vorzulegen.
- Darin ist auch darüber abzusprechen, welche Bereiche Detailgenehmigungen vorbehalten bleiben.
- hat jedenfalls über die für die Trassenentscheidung nach dem Hochleistungsstreckengesetz vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen abzusprechen.

Die weiteren erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen sind dann im bzw. in den nachfolgenden Detailgenehmigungsverfahren zu behandeln. In diesen Verfahren ist keine weitere

UVP mehr durchzuführen. Im Rahmen des/der Detailgenehmigungsverfahren sind sämtliche verbleibende bundesrechtliche materiellrechtlichen Genehmigungen (ZB EisbG, WRG, ASchG) anzuwenden und allenfalls notwendige Änderungen unter Mitwirkung der Änderungsgenehmigungsbestimmungen abzuhandeln. Für alle bundesgesetzlichen Genehmigungen ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 zuständig. Die rechtskräftige Grundsatzgenehmigung bindet die UVP-Behörden in den nachfolgenden Verfahren (Detailgenehmigungsverfahren und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren bei der Landesregierung).

Hinsichtlich aller vom Land zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungen ist bei der Landesregierung als Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 ebenfalls ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren abzuführen.

Gegenstand des Verfahrens ist somit die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie die Erteilung der Trassengenehmigung zur Sicherstellung des Trassenverlaufes gemäß § 3 Abs. 2 HIG und die Erteilung der forstrechtlichen Rodungsbewilligung nach den §§ 17 ff. ForstG. Zusätzlich müssen die Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 erfüllt sein.

Nach der derzeitigen Aktenlage wird ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 bei der Landesregierung von Niederösterreich durchzuführen sein. Die Landesregierung wird in diesem Verfahren alle vom Land zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden haben, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde fallen. Dementsprechend wird seitens der Projektwerberin bei der Niederösterreichischen Landesregierung noch der Antrag auf die entsprechenden naturschutz- und straßenrechtlichen Genehmigung nach den anzuwendenden niederösterreichischen Materiengesetzen zu stellen sein.

Die Verfahren gemäß § 24 Abs. 1 und 3 UVP-G 2000 sind gemäß § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu koordinieren.

Anzuwendende Genehmigungsbestimmungen:

1. Hochleistungsstreckengesetz

Gemäß § 3 Abs. 1 HIG bedarf es für die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer Hochleistungsstrecke, die nicht durch Ausbaumaßnahmen - wie etwa Herstellung entsprechender Bahnkörper, Fahrleitungen, Sicherungsanlagen und sonstiger für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken notwendiger Eisenbahnanlagen auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden kann, einer Trassengenehmigung, die die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie auf Antrag eines Eisenbahnunternehmens nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung (§ 4) mit Bescheid zu erteilen hat.

Gemäß § 3 Abs. 2 HIG ist **jedenfalls eine Trassengenehmigung erforderlich, wenn** für den Bau oder die Änderung einer Hochleistungsstrecke **eine UVP durchzuführen ist**. Die entsprechenden Unterlagen (Planunterlagen zur Darstellung des Trassenstreifens) im Sinne des § 4 HIG wurden vorgelegt.

2. Forstgesetz

Gemäß den §§ 17-20 Forstgesetz (ForstG) ist für die Rodung von Wald eine Rodungsbewilligung einzuholen.

Gemäß § 17 Abs. 2 ForstG kann die Behörde eine Bewilligung zur Rodung erteilen, wenn ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald nicht entgegensteht. Nach Abs. 3 kann die Behörde darüber hinaus eine Bewilligung zur Rodung dann erteilen, wenn ein öffentliches Interesse an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Fläche das öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald überwiegt. Weiterführend begründet Abs. 4 die Öffentlichen Interessen an einer anderen Verwendung im Sinne des Abs. 3 insbesondere in der umfassenden Landesverteidigung, im Eisenbahn-, Luft- oder öffentlichen Straßenverkehr, im Post- oder öffentlichen Fernmeldewesen, im Bergbau, im Wasserbau, in der Energiewirtschaft, in der Agrarstrukturverbesserung, im Siedlungswesen oder im Naturschutz. In beiden Fällen hat die Behörde insbesondere auf eine die erforderlichen Wirkungen des Waldes gewährleistende Waldausstattung Bedacht zu nehmen. Unter dieser Voraussetzung sind die Zielsetzungen der Raumordnung zu berücksichtigen.

Gemäß § 185 Abs. 6 ForstG ist mit Vollziehung der §§ 17 bis 20, soweit es sich um Wald handelt, der für Eisenbahnanlagen in Anspruch genommen werden soll, der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie betraut. Somit fällt die Zuständigkeit für die Erteilung der Rodungsbewilligung sowohl im eisenbahnrechtlichen Verfahren außerhalb der UVP als auch im gegenständlichen UVP-Verfahren gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 an diesen.

Die entsprechenden Unterlagen wurden an die mitwirkenden Behörden, die Standortgemeinden sowie an die Niederösterreichische Umweltschutzbehörde und das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft als Oberste Forstbehörde übermittelt.

3. UVP-G 2000

Gemäß § 1 Abs. 1 UVP-G 2000 ist es Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), unter Beteiligung der Öffentlichkeit auf fachlicher Grundlage

1. die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die ein Vorhaben

- a) auf Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume,
- b) auf Boden, Wasser, Luft und Klima,
- c) auf die Landschaft und
- d) auf Sach- und Kulturgüter

hat oder haben kann, wobei Wechselwirkungen mehrerer Auswirkungen untereinander miteinzubeziehen sind,

2. 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,

3. die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens darzulegen und
4. bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten darzulegen.

Die Sachverständigen kommen im nunmehr vorliegenden **Umweltverträglichkeitsgutachten (UVG) vom 19. Oktober 2015** zu folgender **Gesamtschlussfolgerung** zur Umweltverträglichkeit für das gegenständliche Vorhaben:

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

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass die gegenständliche mündliche Verhandlung gemäß § 44e Abs. 1 AVG öffentlich ist und weist ausdrücklich darauf hin, dass nur Parteien das Recht zusteht, im Rahmen der öffentlichen mündlichen Verhandlung Fragen zum gegenständlichen Vorhaben zu stellen und Einwendungen zu erheben. Bloß als Teilnehmer der öffentlichen mündlichen Verhandlung auftretenden Personen sind Zuhörer und haben keinerlei Mitwirkungsbefugnisse. Er überzeugt sich von der Persönlichkeit der Erschienenen. Zur Prüfung von deren Stellung als Partei sowie deren etwaiger Vertretungsbefugnis verweist er neuerlich darauf, dass Beteiligte mit Ausnahme der Formalparteien im gegenständlichen Ediktverfahren, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben haben, insoweit ihre Parteistellung verloren haben.

Zum Verfahrensablauf der heute stattfindenden mündlichen Verhandlung erläutert der Verhandlungsleiter die im Sinne einer ökonomischen und zweckmäßigen Abwicklung weiteren beabsichtigten einzelnen Verfahrensabschnitte.

Im Anschluss an diese Rechtsbelehrung erfolgt zunächst eine Projektdarstellung durch den Projektleiter der ÖBB-Infrastruktur AG als Antragstellerin. In diesem Zusammenhang wird auch auf die durch die Antragstellerin vor dem Verfahren durchgeführten Informationsveranstaltungen und Vorgespräche hingewiesen. Anschließend wird den Vertretern von Behörden und Gebietskörperschaften die Gelegenheit zu einer allgemeinen Stellungnahme gegeben. Danach besteht die Möglichkeit zur Erörterung von allgemeinen Fragen zum Vorhaben, die jedoch nicht im Detail in der Verhandlungsschrift festgehalten werden. Für deren Beantwortung stehen die jeweiligen Bearbeiter der Antragstellerin sowie die Sachverständigen zur Verfügung.

Im Sinne der Verfahrensökonomie erfolgt durch den Verhandlungsleiter die Verfahrensanweisung dass die in der Diskussion vorgebrachten Einwendungen, Stellungnahmen und Argumente, bei Bedarf unter Hilfenahme der anwesenden Vertreterinnen und Vertreter des bmvt zu Protokoll zu diktieren und zu unterfertigen sind. Nur mündlich im Zuge der Diskussion vorgebrachte und nicht

protokollierte Stellungnahmen und Einwendungen können im weiteren Verfahren nicht berücksichtigt werden. Sämtliche mündlich in das Protokoll diktierter Stellungnahmen werden den betreffenden Beteiligten unmittelbar nach der Protokollierung in schriftlicher Form ausgefolgt.

Der Verhandlungsleiter ersucht die Beteiligten, einschließlich der Projektwerberin und den Sachverständigen sachlich zu bleiben und sich bei Wortmeldungen auf Kürze und Prägnanz zu beschränken. Des Weiteren ist im Verhandlungssaal der Konsum alkoholischer Getränke verboten.

Als Abschluss des allgemeinen, einführenden Teiles des Verhandlungstages erfolgt seitens des Verhandlungsleiters die Erinnerung an die Verhandlungsteilnehmer, insbesondere der direkt betroffenen Grundeigentümer, sämtliche Vorbringen zum gegenständlichen Projekt im Rahmen dieser öffentlichen mündlichen Verhandlung vorzubringen.

Seitens des Projektleiters, Ing. Ullrich und des Umweltplaners Dipl.-Ing. Pistecky erfolgt eine umfassende Projektvorstellung.

Daran anschließend erfolgt die öffentliche Diskussion sowie die Aufnahme von Stellungnahmen in die Verhandlungsschrift:

Stellungnahme der Stadtgemeinde Ebreichsdorf, vertreten durch Herrn Bgmstr. Wolfgang Kocevar:

Die Stadtgemeinde hat eine schriftliche Stellungnahme und Einwendungen erhoben. Diese Stellungnahme wird aufrechterhalten.

Die Stadtgemeinde hat stets und auch im Vorfeld des Behördenverfahrens das öffentliche Interesse an der Ertüchtigung des Bahnverkehrs anerkannt und gefordert, dass der zweigleisige Ausbau der Pottendorfer Linie tatsächlich zu einer Verbesserung des Nahverkehrsangebots führt.

Im Interesse der Bewohnerinnen und Bewohner der Stadtgemeinde hat die Stadtgemeinde nicht erst in den Einwendungen, sondern in allen Gesprächen mit dem Betreiber bereits im Vorfeld der Behördenverfahren einen maximalen Schutz der Bevölkerung gefordert und in diesen Gesprächen darauf geachtet, dass die Umweltbelastungen, insbesondere durch Lärmemissionen so gering wie möglich gehalten werden.

Die Stadtgemeinde fordert von der Behörde, dass jene Umweltstandards, die vereinbarungsgemäß vom Betreiber dem Projekt zugrunde gelegt wurden auch tatsächlich bindend im Bescheid festgelegt werden.

Besondere Bedeutung für die Stadtgemeinde hat die weitere Entwicklung der Stadtgemeinde, weshalb Grundlage der gemeinsam mit der Gemeinde getroffenen Trassenentscheidung die Entwicklungskonzepte der Stadtgemeinde waren.

Wie in den Einwendungen ausgeführt ist aus Sicht der Stadtgemeinde insbesondere die Lage des künftigen Bahnhofs Ebreichsdorf zu beachten. Für die Stadtgemeinde ist eine künftige Stadtentwicklung mit der Lage des Bahnhofs als einem neu entstehenden Zentrum der Stadt Grundlage des gegenständlichen Projekts. Aus diesem Grund fordert die Stadtgemeinde einen Lärmschutz, der eine künftige Widmung als Wohnbauland innerhalb der bestehenden Siedlungsgrenzen rund um den künftigen Bahnhof Ebreichsdorf ermöglicht.

Weiters verweist die Stadtgemeinde auf ihre schriftlichen Ausführungen zur Verbesserung des Nahverkehrsangebots. Die Stadtgemeinde anerkennt, dass als Projektziel ausdrücklich die Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Modal Split genannt wird. Die Stadtgemeinde unterstützt dieses Ziel und macht geltend, dass bereits im Genehmigungsverfahren sicherzustellen ist, dass durch das gegenständliche Projekt nicht nur die Voraussetzungen für eine Verbesserung des Nahverkehrsangebotes geschaffen werden, sondern es künftig tatsächlich zu einer Verbesserung des Nahverkehrsangebotes kommt. Die derzeitige Situation (letzter Personenzug um ca. 21:00 Uhr) erfüllt jedenfalls nicht die Vorgaben des Projektziels, sodass künftig insbesondere in den Abendstunden eine Verbesserung des Angebots erforderlich ist. Zur eben vorgenommenen Verschlechterung im S-Bahn-Verkehr (keine Durchbindung der Pottendorfer Linie auf die S-Bahn-Stammstrecke in Wien) verweist die Stadtgemeinde auf die schriftliche Stellungnahme. Dies gilt nicht nur für den Bahnverkehr, sondern auch für den Zubringerverkehr zum künftigen Bahnhof.

Weiters hat die Stadtgemeinde in der mündlichen Verhandlung ausführlich darauf verwiesen, dass für die künftige Stadtentwicklung und die Lebensqualität der Bevölkerung die künftige Nutzung der derzeitigen Bestandstrecke große Bedeutung hat, sodass auch zu dieser Frage im gegenständlichen Verfahren von der Behörde Vorgaben zu treffen sind. Nicht nur zur Gewährleistung des Ortsbildes, sondern insbesondere auch im Zusammenhang mit der künftigen Stadtentwicklung ist für die Stadtgemeinde die künftige Gestaltung des Bahnhofes und des gesamten Bahnhofsbereichs insofern von Bedeutung, als eine Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs damit unmittelbar im Zusammenhang steht.

Bgmstr. Wolfgang Kocevar e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb und Sicherungstechnik, Dipl.-Ing. Werner Stella zur Stellungnahme von der Stadtgemeinde Ebreichsdorf:

Entsprechend Betriebsprogramm im Bestand (siehe Infrastrukturkonzeption und Betriebsprogramm Einlage 202) verkehren derzeit ca. 59 Eil- und Regionalzüge und keine Schnellzüge in 24 Stunden auf der Pottendorfer Linie im Abschnitt Ebreichsdorf. In der Verkehrsprognose 2025+ werden 78 Regionalzüge, 42 Eilzüge und 54 Schnellzüge in 24 Stunden prognostiziert.

Aus den vorgelegten Betriebsdaten ergibt sich aus Sicht des Fachgebietes Eisenbahnbetrieb und Sicherungstechnik auch für den Nahverkehr ein Plus von ca. 100% (120 Eil- und Regionalzüge in der Prognose zu 59 Eil- und Regionalzügen am Bestand) was eine deutliche Verbesserung des Nahverkehrsangebotes darstellt. Auch die Erreichbarkeit des Bahnhofes ist aus Sicht des Fachgebietes Straßenverkehr durch die geplanten Straßen und Wege für Kraftfahrzeuge, Fußgänger und Radfahrer sowie den Busbahnhof ausreichend sichergestellt.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass durch das vorgelegte Projekt die Projektziele, unter anderem auch eine Verbesserung des Nahverkehrsangebotes, infrastrukturseitig umgesetzt werden.

Dipl.-Ing. Werner Stella e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen Dipl.-Ing. Hans Kordina für das Fachgebiet Raumplanung etc. zur Stellungnahme der Stadtgemeinde Ebreichsdorf, vertreten durch Herrn Bgmstr. Wolfgang Kocevar:

Aus raumordnungsfachlicher Sicht wird mit der neuen Trasse und dem neuen Bahnhof eine umfassende Option geschaffen, die für den gesamten Standortraum wesentliche neue Entwicklungsbedingungen bietet. Diese Aufgabe der örtlichen Entwicklung obliegt ausschließlich der Gemeinde, die ihre eigenen Ziele auf die neue Situation ausrichten muss.

Diese Aussage aus fachlicher Sicht betrifft auch die mit dem Rückbau der Bestandstrasse entstehende innerstädtische Zone. Diese erlaubt eine neue funktionelle und strukturelle Konzeption für den zentralen Bereich der Gemeinde. Von dieser Aufgabe ist die ÖBB nicht mehr betroffen, die relevanten Zielsetzungen und Maßnahmen liegen ausschließlich bei der Stadtgemeinde, die einen großen zentralörtlichen Standort entwickeln kann.

Dipl.-Ing. Hans Kordina e.h.

Stellungnahme des NÖ-Straßendienstes, Abteilung Landesstraßenbau und –verwaltung (ST4) vertreten durch Herrn Ing. Markus Kuttenberger

Gegen die Genehmigung des verhandlungsgegenständlichen Vorhabens wird bei Einhaltung bzw. Beachtung der nachstehend angeführten Punkte grundsätzlich kein Einwand erhoben.

Vom 2-gleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie im Abschnitt Münchendorf –Wampersdorf km 20,4 - km 31 ist aus der Sicht des NÖ Straßendienstes folgende Straße betroffen:

1. L 156 bei Bahn-km 22,275 (derzeit EK)
2. L 150 bei Bahn-km 27,330
3. B 60 bei Bahn-km 28,430
4. B 16 bei Bahn-km 30,628

Sämtliche Projekte, das sind die Straßenprojekte inkl. der konstruktiven Detailpläne für das Überführungsobjekte gemäß § 12 NÖ Straßengesetz 1999 inkl. Wasserrecht, sind im engsten Einvernehmen mit den jeweils zuständigen Abteilungen des NÖ Straßendienstes (Abt. Landesstraßenbau und –verwaltung (ST4), der Abteilung Brückenbau (ST5) und der NÖ Straßenbauabteilung 4, Wr. Neustadt auszuarbeiten. Die Projekte müssen die für die notwendigen Genehmigungen erforderlichen Angaben enthalten.

Aus dem Bau und der Erhaltung der Bahnanlage dürfen dem NÖ Straßendienst keine Kosten bzw. Mehrkosten erwachsen, bzw. ist ein entsprechendes Übereinkommen rechtzeitig vor Baubeginn abzuschließen.

Für zusätzliche bzw. größere konstruktive Objekte (wie z.B. Brückenverbreiterungen, Stützmauern, Versitzbecken, etc.) bzw. neue Entwässerungsanlagen sind dem NÖ Straßendienst die Erhaltungsmehraufwendungen finanziell abzugelten. Dies ist in entsprechenden Übereinkommen rechtzeitig vor Baubeginn abzuschließen. Für die Berechnung der Erhaltungsmehraufwendungen sind die Ablöserichtlinien 2002 anzuwenden.

Erst nach Abschluss des Übereinkommens werden seitens des Landes NÖ, NÖ Straßendienst die erforderlichen Bewilligungen gemäß § 12 NÖ Straßengesetz 1999 beantragt.

Durch die Errichtung der Bahnanlage sowie nach deren Fertigstellung darf die Erhaltung und die Nutzung der Straßen nicht beeinträchtigt werden. Unvermeidbare Erschwernisse sind dem NÖ Straßendienst entsprechend finanziell abzugelten.

Die Baumaßnahmen sind im Einvernehmen mit dem NÖ Straßendienst durchzuführen.

Dem NÖ Straßendienst dürfen aus dem Bau, dem Bestand und der Nutzung der Anlage keine Schäden erwachsen. Entsprechende Beweissicherungen der betroffenen Landesstraßen, wo die Massentransporte abgewickelt werden, sind im Einvernehmen mit der jeweils zuständigen Abteilung des NÖ Straßendienstes (NÖ Straßenbauabteilung 4, Wr. Neustadt) rechtzeitig vor Baubeginn (mindestens 2. Monate) durchzuführen (gemäß § 16 NÖ Straßengesetz 1999, LBGL 8500-0), wobei die ÖBB bzw. deren Rechtsnachfolger als alleiniger Vertragspartner anzusehen ist (nicht bauausführende Firma, Subunternehmen, Zulieferfirmen, etc.) Nach Abschluss der Massentransporte ist eine neuerliche Beweissicherung durchzuführen. Entstandene Schäden im Zuge der betroffenen Straßenzüge sind von der ÖBB auf deren Kosten zu beheben.

Vor Baubeginn sind auf jenen Straßen, wo vermehrt Massentransporte stattfinden, von der ÖBB Verkehrszählungen durchzuführen, und diese dem NÖ Straßendienst bekanntzugeben. Weiters sind die Routen, wo Massentransporte stattfinden, in entsprechenden Straßenkarten ersichtlich zu machen und sind die zur Benützung vorgesehenen Straßenzüge vom NÖ Straßendienst freizugeben. Sollten aus irgendwelchen Gründen die Straßenzüge für die Massentransporte nicht geeignet sein, so ist von der ÖBB ein neues Massentransportkonzept vorzulegen. Die Menge der Massentransporte ist ebenfalls rechtzeitig vor Baubeginn dem NÖ Straßendienst, NÖ Straßenbauabteilung 4, Wr. Neustadt bekanntzugeben. Allfällige Einwendungen seitens des Bewilligungswerbers unter Hinweis auf das NÖ Straßengesetz 1999 bzw. wird entgegengehalten, dass die vorangeführten Interessen des NÖ Straßendienstes auch dann Berechtigung haben, wenn sie in einem Materien-gesetz nicht vollständig enthalten sind. Der Bewilligungswerber ist auch nicht berechtigt, die Wahrung von Interessen des NÖ Straßendienstes, welche nicht in einem Gesetz geregelt sind, im gegenständlichen Verfahren abzulehnen.

Alle Maßnahmen zur Sicherung der Bahnanlage vor etwaigen Auswirkungen der Nutzung der Straßen und deren Erhaltung gehen zu Lasten des Bauwerbers bzw. dessen Rechtsnachfolgers.

Bezüglich etwaiger Einbauten in die jeweiligen betroffenen Straßenzüge ist das Einvernehmen mit den Einbautenträgern vor Baubeginn herzustellen. Die Kosten sind auf jeden Fall von der ÖBB zu tragen. Bei neuen Einbauten im Zuge von Landesstraßen, welche durch den Ausbau hervorgerufen werden, sind mit dem Land NÖ entsprechende Sondernutzungsverträge abzuschließen.

Weiters sind nach Abschluss der Bauarbeiten die erforderlichen Sondernutzungsverträge mit den Einbautenträgern und dem NÖ Straßendienst auf Initiative der ÖBB abzuschließen (§ 18 NÖ Straßengesetz 1999).

Die Projekte einschließlich der Brücken haben die für die notwendigen Genehmigungen erforderlichen Angaben zu enthalten.

Die Genehmigung mit Ausnahme der Genehmigung gemäß § 12 NÖ Straßengesetz 1999 sind von der ÖBB zu erwirken. Nach Abschluss der Bauarbeiten ist vor Verkehrsfreigabe der Straßenbauwerke seitens der ÖBB bei der zuständigen Bezirkshauptmannschaft um Verkehrsverhandlung anzusuchen. Die Vorschriften bzw. Auflagen sind von der ÖBB zu erfüllen. Alle Auflagen aus den vorliegenden Bescheiden, welche für die Realisierung des vorliegenden Projektes erforderlich sind, sind durch und von der ÖBB bis spätestens rechtzeitig vor Verkehrsfreigabe zu erfüllen

Nähere Details wie z.B. Bauaufsicht, begleitende Kontrolle, Erhaltung, Abnahmeunterlagen etc. müssen noch mit entsprechenden Verwaltungsübereinkommen zwischen der ÖBB und dem NÖ Straßendienst festgelegt werden.

Durch Vorschriften in Behördenverfahren - wie z.B. im wasserrechtlichen Verfahren - dürfen dem NÖ Straßendienst keine zusätzlichen Kosten gegenüber dem derzeitigen Zustand erwachsen.

Eine Übernahme von allfälligen Versitzbecken inkl. aller wasserrechtlichen Auflagen (z.B. Beprobungen etc.) für Straßenwässer ist nur dann möglich, wenn in entsprechenden Übereinkommen dem NÖ Straßendienst die Erhaltungsmehraufwendungen finanziell abgegolten werden.

Nach Abschluss der Bauarbeiten sind die Grundgrenzen im Einvernehmen mit dem NÖ Straßendienst auf Kosten des Bauwerbers festzulegen. Dies gilt auch für die grundbücherliche Durchführung.

Die Bauvorhaben haben den derzeit geltenden technischen und rechtlichen Vorschriften und gesetzlichen Bestimmungen zu entsprechen.

Ohne Zustimmung des NÖ Straßendienstes dürfen Oberflächenwässer, insbesondere Wässer von den Eisenbahnanlagen, nicht auf Straßengrund abgeleitet bzw. in die Straßenentwässerungsanlagen eingeleitet werden, sondern sind im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden abzuleiten.

Die ÖBB haftet dem NÖ Straßendienst für alle Schäden, auch für Grundwasserverunreinigungen und deren Behebung, die durch den Bau und die Erhaltung der gegenständlichen Anlagen verursacht werden sollten bzw. hat die ÖBB dem NÖ Straßendienst vollen Regress zu leisten.

Diese Stellungnahme des NÖ Straßendienstes samt allen Forderungen sowie die abgeschlossenen Übereinkommen gelten auch für den zukünftigen Erhaltungsträger bzw. Betreiber und sind auf diesen zu überbinden.

Ing. Kuttenger e.h.

Ergänzende Fragen an die Sachverständigen von Frau Margarita Kitzmüller, Badstraße 21/6, 2340 Mödling bzw. 2483 Ebreichsdorf, Raabmühle, vertreten durch Herrn Dr. Manfred Wiener, Rechtsanwalt:

Verzicht auf Lärmmessungen:

Im UVG auf Seite 377 wird festgehalten, dass im Bereich der Raabmühle keine Lärmmessungen durchgeführt wurden. Es wird auf Messungen in Ebreichsdorf, Am Piestingdamm Nr. 36 (NMP 10) verweisen, das wäre ein „vergleichbarer Nachbarschaftspunkt“?

Was macht diesen Messpunkt mit der Raabmühle „vergleichbar“?

Die bereits in den Einwendungen gestellte Frage nach der zu Grunde gelegten Windsituation blieb im UVG unbeantwortet. Welche Windsituation wurde der Berechnung der Schallimmissionen zu Grunde gelegt?

„Keine nachhaltige Belästigung?“

Im UVG auf Seite 378 wird vom medizinischen Sachverständigen zu den Lärmbelastungen von 58 dB am Tag und 59 dB in der Nacht ausgeführt, dies wäre „keine nachhaltige Belästigung, die aus medizinischer Sicht als unzumutbar zu klassifizieren wäre“.

Wann ist eine Belästigung nachhaltig bzw. unzumutbar?

Ab welcher dB-Belastung sind diese Kriterien erreicht?

Welchen Einfluss hat die Tatsache, dass diese „Belästigungen“ beinahe permanent bestehen (max. 324 Züge in 24 Stunden)?

Dauer der Beeinträchtigung durch einen Zug?

Wie lange bleibt ein Zug bei der Annäherung, bei der Vorbeifahrt und danach beim Sich-Entfernen bei der Raabermühle hörbar?

Tagsüber?

In der Nacht?

Hat der medizinische Sachverständige diese Dauer der Beeinträchtigung und die Maximalanzahl von 324 Fahrten seiner Beurteilung zu Grunde gelegt?

Mögliche Lärmschutzmaßnahmen

Welche bahnseitigen Maßnahmen wären möglich oder sinnvoll, um die Beeinträchtigungen für die Bewohner der Raabmühle zu verringern?

Flüsterschwellen?

Verlängerung einer Lärmschutzwand?

Verringerung von Zuggeschwindigkeiten?

Schüttung einer Böschung im Nahebereich der Raabermühle?

Schienenbonus?

Im UVG wird zur Rechtfertigung des sog. Schienenbonus auf eine Studie verwiesen, die vom lärm-technischen Sachverständigen gemeinsam mit dem medizinischen Sachverständigen erstellt wurde.

Wer war der Auftraggeber dieser Studie bzw. welche Stellen haben die Kosten übernommen?

Wieso wurden für die Studie die Messungen des Schienenlärms tagsüber und die Messungen des Straßenlärms in den Abend- und Nachtstunden vorgenommen? Welche Frequenz an Kraftfahrzeugen auf der Autobahn wurde in den Vergleich einbezogen? Es wird um Übermittlung der diesbezüglichen Unterlagen zur Studie ersucht.

Ergibt sich der Vorteil des Schienenverkehrs gegenüber dem Straßenverkehr in erster Linie daraus, dass es beim Schienenverkehr immer wieder Ruhephasen gibt und beim Straßenverkehr eher kontinuierlicher Lärm vorliegt? Ist das aber nicht überwiegend auf die Anzahl der Kraftfahrzeuge und weniger auf „Charakteristika der Lärmentwicklung“ zurückzuführen?

Sind der lärmtechnische und der medizinische Sachverständige als Ersteller der Studie überzeugt, dass der sog. Schienenbonus in Zukunft noch gerechtfertigt sein wird, dies auch für den Fall, dass Zuggeschwindigkeiten und –längen steigen und insbesondere auch bei Güterzügen in der Nacht?

Abschließend wird festgehalten, dass im Bereich der Raabermühle die vom Verhandlungsleiter formulierte Vorgabe von zeitgemäßen Umweltstandards bezüglich Lärmschutz aus Sicht der Familie Kitzmüller nicht eingehalten wird. Durch die Lärmbelastung erfolgt eine Wertminderung, die de facto wohl sogar zum Verlust der wirtschaftlich sinnvollen Verwertbarkeit führt.

Margarita Kitzmüller

Vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Manfred Wiener e.h.

Stellungnahme von Univ-Prof. Dr. M. Neuberger zur Stellungnahme von Frau Kitzmüller, Badstraße 21/6, 2340 Mödling bzw. 2483 Ebreichsdorf, Raabmühle, vertreten durch Herrn Dr. Manfred Wiener, Rechtsanwalt:

Zum Fragenblock „Keine nachhaltige Belästigung?“

Im UVG auf Seite 378 wird vom medizinischen Sachverständigen zu den Lärmbelastungen von 58 dB am Tag und 59 dB in der Nacht ausgeführt, dies wäre „keine nachhaltige Belästigung, die aus medizinischer Sicht als unzumutbar zu klassifizieren wäre“.

Wann ist eine Belästigung nachhaltig bzw. unzumutbar?

Ab welcher dB-Belastung sind diese Kriterien erreicht?

Welchen Einfluss hat die Tatsache, dass diese „Belästigungen“ beinahe permanent bestehen (max. 324 Züge in 24 Stunden)?

Im Freiraumbereich der Raabmühle sind auf Grund der veränderten akustischen Situation Belästigungen zu erwarten, vor allem in der Bauphase, wobei Baulärmbelästigungen aber nicht nachhaltig sind. Auch in der Betriebsphase ist eine Gewöhnung an die neue akustische Situation zu erwarten, selbst bei Annahme des Worst Case für die Zugfrequenz. Umfangreiche Objektschutzmaßnahmen sichern einen erholsamen Nachtschlaf. Tagespegel von 58 dB führen nicht dauerhaft zu unzumutbaren Belästigungen und auch nachts ist weder mit Gesundheitsgefährdungen noch mit anhaltend unzumutbaren Belästigungen zu rechnen, da der Freiraumbereich nicht zu Schlafzwecken dient. Vorübergehend starke Belästigungen könnten durch zusätzliche Maßnahmen reduziert werden (siehe unten).

Zur Dauer der Beeinträchtigung durch einen Zug?

Hat der medizinische Sachverständige diese Dauer der Beeinträchtigung und die Maximalanzahl von 324 Fahrten seiner Beurteilung zu Grunde gelegt?

Der medizinischen Beurteilung wurde die Worst Case Annahme der Zug- und Güterzugfrequenz zu Grunde gelegt.

Zu möglichen Lärmschutzmaßnahmen

Welche bahnseitigen Maßnahmen wären möglich oder sinnvoll, um die Beeinträchtigungen für die Bewohner der Raabmühle zu verringern?

Verringerung von Zuggeschwindigkeiten?

Kann aus gesamtmedizinischer Sicht nicht empfohlen werden, da damit Vorteile des Bahntransports beim Modal Split reduziert würden, die Güterzuggeschwindigkeit ohnedies mit 100 km/h begrenzt ist und eine weitere Reduzierung die Dauer der Vorbeifahrt verlängern würde.

Schüttung einer Böschung im Nahebereich der Raabermühle?

Die Schüttung eines Dammes an der Grundstücksgrenze mit Baumpflanzung auf der Dammkrone wäre zu empfehlen und könnte die Bahnlärmbelastung in Teilbereichen im Freiraum reduzieren und die Anpassung an die neue akustische Situation beschleunigen, da dann nur mehr vom Obergeschoß aus eine Sichtbeziehung zur Bahn gegeben wäre. In letzterem sind Schallschutzfenster unentbehrlich. Auch die Einhaltung eines Zielwertes von T/N 60/55 dB sollte mit der beschriebenen Maßnahme möglich sein.

Zum Schienenbonus

Im UVG wird zur Rechtfertigung des sog. Schienenbonus auf eine Studie verwiesen, die vom lärmtechnischen Sachverständigen gemeinsam mit dem medizinischen Sachverständigen erstellt wurde.

Wer war der Auftraggeber dieser Studie bzw. welche Stellen haben die Kosten übernommen?

Wieso wurden für die Studie die Messungen des Schienenlärms tagsüber und die Messungen des Straßenlärms in den Abend- und Nachtstunden vorgenommen? Welche Frequenz an Kraftfahrzeugen auf der Autobahn wurde in den Vergleich einbezogen? Es wird um Übermittlung der diesbezüglichen Unterlagen zur Studie ersucht.

Ergibt sich der Vorteil des Schienenverkehrs gegenüber dem Straßenverkehr in erster Linie daraus, dass es beim Schienenverkehr immer wieder Ruhephasen gibt und beim Straßenverkehr eher kontinuierlicher Lärm vorliegt? Ist das aber nicht überwiegend auf die Anzahl der Kraftfahrzeuge und weniger auf „Charakteristika der Lärmentwicklung“ zurückzuführen?

Sind der lärmtechnische und der medizinische Sachverständige als Ersteller der Studie überzeugt, dass der sog. Schienenbonus in Zukunft noch gerechtfertigt sein wird, dies auch für den Fall, dass Zuggeschwindigkeiten und –längen steigen und insbesondere auch bei Güterzügen in der Nacht?

Auftraggeber und Kostenträger der genannten Studie war das BMVIT. Die Messungen des Straßenlärms erfolgten tags darauf, abends und nachts, u.a. um mit entsprechenden Grenzwerten vergleichen zu können. Die Messungen des Schienenlärms erfolgten tags darauf in Form von Einzeleignissen in 25, 50 und 100m Entfernung. Die daraus und aus dem Fahrplan berechneten Pegel unterscheiden sich nicht von den entsprechenden Nachtpegeln. Ruhephasen zwischen den Zügen

sind nur einer der Gründe für den „Bahnbonus“, wie in Neuberger M, Lassnig E 2014. Noise Annoyance Correction Factor und Schienenbonus aus schalltechnischer und umwelthygienischer Sicht. Eine Studie der Verkehrslärmauswirkungen im Freien und vergleichsweise in Räumen bei gekippten und bei geschlossenen Fenstern, Unterschiede zwischen Schienenverkehrslärm und Straßenverkehrslärm. RdU, Umwelt & Technik 11: 35-51 dargelegt. In der Schweiz kann dieser Bonus bei geringer Zugfrequenz bis 15 dB betragen. Der in Österreich generell gültige Bonus von 5 dB wird in Zukunft auch gerechtfertigt sein, wenn die Zugfrequenzen bzw. –längen ansteigen, wie in Umwelt & Technik 11:35-51 begründet. Das vorliegende Projekt ging von einer Worst Case Annahme für die Zugfrequenzen inklusive nächtliche Güterzugfrequenzen aus. Die Geschwindigkeit ist mit 160-200 km/h für Personenzüge und 100 km/h für Güterzüge begrenzt. Über Zugfrequenz und –geschwindigkeit ist auch die Zuglänge limitiert (siehe eisenbahntechnisches Gutachten).

Dr. M. Neuberger e.h.

Stellungnahme des SV für Lärmschutz Ing. Erich Lassnig zu Stellungnahme von Frau Margarita Kitzmüller (Raabmühle), vertreten durch Herrn RA Dr. Manfred Wiener:

Zur Frage "Verzicht auf Lärmmessungen bzw. vergleichbarer Nachbarschaftspunkt":

In der UVE wurde die Höhe des Bestandslärms, ausgehend vom Schienenlärm der Bestandsstrecke der Pottendorfer Linie im Jahr 2013 durch Berechnung nach ONR 305011 bestimmt und in Rasterlärmkarten für Tag- und Nachtzeit flächenhaft dargestellt. Darüber hinaus wurden für repräsentative Nachbarschaftspunkte die Ergebnisse numerisch in Tabellen ausgewiesen.

Die Rechenergebnisse wurden durch konkrete Schallmessungen an mehreren Messpunkten validiert. An der Raabmühle selbst wurden keine Messungen vorgenommen. Im UVG wurde auf die Messergebnisse an einem vergleichbaren Messpunkt NMP 10 (Ebreichsdorf, Am Piestingdamm) verwiesen. Im Zuge der heutigen Verhandlung wurde von mir auf einen weiteren vergleichbaren Messpunkt DMP 27 (Unterwaltersdorf, Rösselhof) hingewiesen.

Als mit der Raabmühle vergleichbar sind die beiden Punkte aufgrund der schalltechnisch praktisch gleichwertigen Entfernung zur Bestandsstrecke der Pottendorfer Linie mit ca. 1050 m (NMP 10), mit ca. 1100 m (DMP 27) wie die Raabmühle mit einer Entfernung von ca. 1000 m. Die unter Berücksichtigung unterschiedlicher Geländebeziehungen (Bewuchs, Bebauung) durchgeführten Berechnungen des Bestandslärms zeigen daher vergleichbar ähnliche Werte:

Raabmühle	T/N	38 / 30 dB
NMP 10	T/N	38 / 33 dB
DMP 27	T/N	37 / 33 dB

Die Ergebnisse führten dazu, dass an allen drei Nachbarbereichen für die Schienenlärmbeurteilung nach SchIV die strengsten Grenzwerte Tag/Nacht von 60 / 50 dB angewendet werden.

Hinsichtlich der den Berechnungen zugrundegelegten Windsituation wird ausgeführt, dass im verwendeten Rechenmodell der ONRegel 305011 in alle Richtungen günstige Schallausbreitungsbedingungen mit leichtem Mitwind in alle Richtungen berücksichtigt werden und keine Abschlüsse für Gegen- oder Querwinde eingesetzt werden.

Zur Frage "Dauer der Beeinträchtigung durch Zug":

Grundsätzlich ist zu unterscheiden zwischen der eigentlichen Vorbeifahrtszeit in der Höhe des maßgeblichen Vorbeifahrtpegels und der Dauer der Wahrnehmung ab und bis Erreichung des Umgebungsgeräusches. Für einen Güterzug mit einer Länge von 500 m und einer Geschwindigkeit von 100 km/h ergibt sich eine Vorbeifahrtszeit von 18 Sekunden und eine Wahrnehmungszeit von ca. 100 Sekunden. Für einen Schnellzug mit einer Länge von 400 m und einer Geschwindigkeit von 200 km/h ergibt sich eine Vorbeifahrtszeit von 7 Sekunden und eine Wahrnehmungszeit von ca. 50 Sekunden.

Zur Frage "Mögliche Lärmschutzmaßnahmen":

Zur Frage möglicher bahnseitiger Maßnahmen zum Schutz von Aufenthaltsbereichen bei der Raabmühle wäre grundsätzlich nach SchIV ein aus der bahnbedingten Vorbelastung abgeleiteter strengster Grenzwert T/N von 60/50 dB im Freien einzuhalten. Derzeit werden Immissionswerte (Beurteilungspegel) T/N von 58/59 dB ausgewiesen. Wenn man den Grenzwert - so wie von der Einwenderin gefordert - einhalten wollte, wären durch bahnseitige Maßnahmen Lärminderungen um 9 dB erforderlich.

Zu den in der Stellungnahme aufgezählten Maßnahmen, die nicht Projektbestandteil sind, wird folgende Äußerung abgegeben:

- Durch Maßnahmen im Oberbau ("Flüsterschwellen") wäre eine Lärminderung im unzureichenden Ausmaß von ca. 1-2 dB möglich
- Eine zusätzliche Lärmschutzwand linksseitig (ostseitig) der Neubaustrecke müsste eine Länge von ca. 1000 m und eine Höhe von 2,5 m bis 4 m über Schienenoberkante (SOK) aufweisen (vergleiche Rösselhof in Unterwaltersdorf)
- Ein Schallhindernis (z.B. Damm) müsste dreiseitig (U-förmig) um den Objektkomplex mit Freiraum angeordnet werden. Zur Erreichung eines Beurteilungspegels von 50 dB im Freiraum (1,5 m über Boden) müsste das Hindernis eine Höhe von bis zu ca. 7 m aufweisen. Zur Erreichen des Richtwertes von 55 dB (Stellungnahme Univ. Prof. Dr. Neuberger) wäre eine Höhe von ca. 4 m erforderlich.

Ob ein Freiraumschutz zusteht obliegt der rechtlichen Beurteilung der Behörde.

Zur Frage "Schienenbonus":

Immissionsuntersuchungen des Straßenverkehrslärms und des Schienenverkehrslärms unterscheiden sich wegen der unterschiedlichen Art des Verkehrsaufkommens grundsätzlich. Während der Straßenverkehrslärm durch Messungen des äquivalenten Dauerschallpegels direkt in verschiedenen Beurteilungszeiträumen (Tag, Abend und Nacht) erhoben werden, sind für den Schienenverkehrslärm Analysen aus einzelnen Vorbeifahrtsereignissen für verschiedene Zugsgattungen unabhängig von der Tageszeit möglich. Die bahnbedingte Immissionsbelastung wird auf Grundlage von Betriebsprogrammen getrennt für die Beurteilungszeiträume Tag- und Nachtzeit berechnet. Die Untersuchungen für die angeführte Studie folgten diesem Grundsatz.

Ing. Erich Lassnig e.h.

Stellungnahme von Herrn Josef Ahorn, 2483 Weigelsdorf, Fabriksstraße 80:

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben als Gemeindeglieder/Landwirt/Bahnbenutzer negativ betroffen.

Zu meiner Stellungnahme vom 19. September 2015 wende ich ergänzend ein, dass es keine Verbesserung der Erschließung der Siedlungsräume gibt. Das Vorhaben stellt eine Verschlechterung für die auf die Bahn Angewiesenen dar. Die vorliegende Variante ist nicht die wirtschaftlichste (Landverbrauch!). Die Auswahlkriterien, anhand derer es zur vorliegenden Variante kam, gehen aus den Unterlagen nicht klar hervor. Es ist nicht auszuschließen, dass es sich hier um eine politische Entscheidung handelt. Auf die Trassenauswahl folgt vermutlich eine Ansiedelung/Verbauung um das neue Bahnhofsgelände. Die Erschließungsstraßen, Versorgungswege und Umfahungsstraßen sollen Berücksichtigung in dem Verfahren finden. Diese werden nicht berücksichtigt, weil die Trasse nur als solche abgehandelt wird (Lärmmessungen, Landverbrauch). Die bestehende Bahntrasse soll als Ausgleichsfläche, als Grünraum ausgestaltet/erhalten werden, jedenfalls vor Verbauung geschützt werden. Die Trennwirkung der Trasse für wild lebende Tiere ist nicht ausreichend berücksichtigt. Die Stellungnahme des SV für Landwirtschaft und Jagd als Fazit „...die verbleibenden Auswirkungen im Hinblick auf die dauerhafte Beanspruchung von landwirtschaftlichen Produktionsflächen als merkbar nachteilig zu beurteilen sind, aber die landwirtschaftliche Produktion durch das Projekt in ihrem Bestand nicht gefährdet wird“ bedarf einer Erklärung, da es sich um eine widersprüchliche Aussage handelt. Basierend auf dem Wissen, dass in Österreich die Selbstversorgung mit Nahrungsmitteln nicht mehr gewährleistet ist, verschärft der massive Flächenverbrauch diese Tatsache. Die Ausgleichsflächen sind unzufriedenstellend ausgewiesen. Sie entsprechen nicht einer zeitgemäßen, wissenschaftlich begründeten Forderung nach Vernetzung der Lebensräume von Flora und Fauna. Diese Trassenwahl erfordert eine Vielzahl an Maßnahmen (motorisierter Verkehr), dass die Bahnbenützung attraktiv ist. Diese Maßnahmen ziehen enorme Kosten für die GemeindegliederInnen und zusätzlichen Landverbrauch nach sich.

Josef Ahorn e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen Dipl.-Ing. Anton Jäger für das Fachgebiet Landwirtschaft und Boden zur Stellungnahme von Herrn Josef Ahorn:

Hinsichtlich eines behaupteten Widerspruchs in der Aussage, dass in der Betriebsphase die verbleibenden Auswirkungen im Hinblick auf die dauerhafte Beanspruchung von landwirtschaftlichen Produktionsflächen als merkbar nachteilig zu beurteilen sei, aber die landwirtschaftliche Produktion im Bestand nicht gefährdet sei:

Die Fläche an landwirtschaftlichen Nutzflächen, welche durch das Projekt dauernd beansprucht werden, beträgt rd. 44 ha. Das sind rd. 4,4 % der landwirtschaftlichen Nutzfläche im Untersuchungsraum. Daher ist der richtige Schluss: Die Beanspruchung an Fläche ist ein merkbarer Nachteil für die Landwirtschaft. Bei einem Anteil der beanspruchten Fläche von 4,4 % an der im Untersuchungsraum vorhandenen kann aber nicht der Schluss gezogen werden, dass die landwirtschaftliche Produktion im Gebiet durch das Projekt gefährdet ist. Im UVP-Verfahren war die Frage hinsichtlich Gefährdung zu beurteilen. Eine Gefährdung der landwirtschaftlichen Produktion ist auch dann nicht zu sehen, wenn sich im Zuge der nachfolgenden Genehmigungsverfahren ein im

üblichen Ausmaß zusätzlicher Verlust von Boden für Ausgleichsmaßnahmen ergäbe. Diesbezüglich ist darauf zu verweisen, dass für Ausgleichsflächen beanspruchter Boden nicht als verbauter Boden zu sehen ist.

Dipl.-Ing. Anton Jäger e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen Dr. Ingo Korner für das Fachgebiet Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume zur Stellungnahme von Herrn Josef Ahorn:

Hinsichtlich des Vorwurfs, die Trennwirkung der Trasse für wildlebende Tiere wäre nicht ausreichend berücksichtigt ist festzuhalten, dass die im Projekt vorgesehenen Brücken über die Gewässer (4 Stück), Überführungen über Wirtschaftswege (2 Stück) sowie spezielle Kleintierdurchlässe (7 Stück) in Zukunft ausreichende Querungsmöglichkeiten bieten.

Zu den Ausgleichsflächen ist festzuhalten, dass diese gegenüber dem Vorschlag in der UVE von ca. 9 ha im Sachgutachten auf ca. 14 ha erweitert wurden. Das Ausgleichsflächenkonzept ist daher vom Projektwerber entsprechend den Vorgaben des Sachgutachtens zu überarbeiten.

Dr. Ingo Korner e. h.

Stellungnahme des Sachverständigen Dipl.-Ing. Hans Kordina für das Fachgebiet Raumplanung etc. zur Stellungnahme von Herrn Josef Ahorn:

Die in der Stellungnahme vorgebrachte erforderliche Verbesserung der Erschließung der Siedlungsräume muss auf der Grundlage eines neuen Entwicklungskonzeptes erfolgen. Dieses ist von der Standortgemeinde Ebreichsdorf zu erstellen, um die bestmöglichen Anbindungen an den neuen Bahnhof zu gewährleisten. Dazu gehört auch ein erweitertes Bus-Angebot im kommunalen und regionalen Bereich.

Der angesprochene Landverbrauch wird aus raumordnungsfachlicher Sicht bestätigt, allerdings wären analoge Bedürfnisse bei allen Trassenvarianten entstanden – und ein Ausbau der Bestandstrasse hätte neben den nachteiligen Effekten (Lärm, Erschütterung, funktionale Trennung etc.) einen erheblichen Bedarf wertvoller innerstädtischer Fläche verursacht.

Die angesprochene Nachnutzung der Bestandstrasse muss im Rahmen des neuen Entwicklungskonzeptes von der Gemeinde Ebreichsdorf geprüft und entwickelt werden.

Dipl.-Ing. Hans Kordina e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Forsttechnik, Wald- und Wildökologie, Dipl.-Ing. Martin Kühnert zur Stellungnahme von Herrn Josef Ahorn, Fabriksstraße 80, 2483 Weigelsdorf:

Bezüglich Trennwirkung der Trasse auf wildlebende Tiere darf auf die ausführlichen Darlegungen in Kapitel 6.3.5.2 des UVP-Gutachtens, J2 Darstellung der Auswirkungen des Vorhabens, Unterkapitel „Auswirkungen durch Zerschneidungseffekte (Trennwirkungen)“ verwiesen werden.

Die Auswirkungen durch Trennwirkungen werden durch die im Projekt vorgesehenen Wildquerungshilfen so weit vermindert, dass nur von geringfügig nachteiligen Auswirkungen auf Wild und Jagd auszugehen ist.

Dipl.-Ing. Martin Kühnert e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Fachgebiet Eisenbahnwesen Dipl. Ing. Markus Mayr zur Stellungnahme Josef Ahorn, Weigelsdorf Fabrikstraße 80:

In der vom Konsenswerber vorgelegten UVE wurden die Alternativen bzw. Trassenvarianten umfangreich dargelegt.

Ebenso wurden die Kriterien und Auswahlgründe für die eingereichte Vorschlagstrasse erläutert.

Die Darlegungen in der UVE sind aus Sicht des Sachverständigen jedenfalls ausreichend und waren geeignet ein UVG zu erstellen.

Im UVG wurde insbesondere im Fragenbereich FB 1, Fragen 1 – 3, auf die Vor- und Nachteile der geprüften Varianten eingegangen und für die Auswahl der Vorschlagstrasse die Einschätzung der Projektwerberin aus gutachterlicher Sicht bestätigt.

Ergänzend wird auch auf die Beantwortung der Einwendung D 2.2 verwiesen, welche weiterhin vollinhaltlich aufrecht bleibt.

Dipl.-Ing. Markus Mayr e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Straßenverkehr, Dipl.-Ing. Thomas Setznagel zur Stellungnahme von Herrn Josef Ahorn:

Betreffend vermutlicher Ansiedlung / Verbauung:

Eine mögliche Ansiedlung bzw. Verbauung um das neue Bahnhofsgelände ist nicht Gegenstand des hierortigen Verfahrens.

Inwieweit die dafür zuständigen Behörden (Gemeinde, Land NÖ) etwaige Ansiedlungen und Bauungen im Umfeld des neuen Bahnhofes genehmigen werden, liegt in deren Hoheitsbereich.

Dipl.-Ing. Thomas Setznagel Stella e.h.

Stellungnahme von Frau Maria Theresia Melchior, Goldackerstraße 23, 2442 Unterwaltersdorf:

Ergänzend zu meiner Stellungnahme vom 19. September 2015 fordere ich eine Aufforstung der Rodungen 1:3, nicht wie geplant 1:1, da aus langjähriger Erfahrung ein Anwachsen und Großwerden der Bäume in unserer Gegend immer problematischer wird. Begründung: Als unterbewaldete Stadtgemeinde wirkt sich jede noch so kleine Rodung negativ aus. Die Aufforstungen sollen in der Stadtgemeinde Ebreichsdorf und nicht wie erwähnt außerhalb sein zB in Bruck a. d. Leitha.

Ebenso sollen die Ersatzflächen für die betroffenen Natura 2000 Flächen im Stadtgebiet sein. Vernetzungen sind unbedingt anzustreben. Zitat „Die negativen Auswirkungen des Projektes auf Landwirtschaft und Boden werden durch die in der UVE dargelegten Kompensationsmaßnahmen gemindert.“ Diese Aussage steht im Widerspruch zum hohen Flächenverbrauch, die Trasse führt

ausschließlich über landwirtschaftliche Flächen, Gewässer, Forst. Daher stehen die Kompensationsmaßnahmen keine wirkliche Minderung des Schadens, der durch den Verlust von Grund und Boden entsteht, dar.

Aus den Projektunterlagen gehen der Grundwasserschutz und die regelmäßige Kontrolle nicht eindeutig hervor, besonders bezogen auf das Trinkwasser, meine Forderung Kontrolle nach den Parametern wie sie auch in der H2O Datenbank des BMLFUW Verwendung findet.

Das Projektziel einer Verbesserung für die Bahnbenutzer wird mit dem neuen Bahnhof bezogen auf die Erreichbarkeit nicht erreicht, ebenso wird die Frequenz der Züge nicht erhöht (nicht Gegenstand der UVP).

Die Verlegung der Trasse aus dem Stadtgebiet, gleichzeitig aber das Bestreben, rund um die neue Trasse einen neuen Stadtteil zu bauen, ist un schlüssig.

Die Untersuchungen zu Fauna und Flora finde ich unzureichend und gehören vertiefend erhoben.

Die vorgeschriebenen Ausgleichsflächen sind aus meiner Sicht dort vorzuschreiben und sinnvoll, wo eine direkte Vernetzung stattfinden könnte. Aus meiner Sicht würde sich ein Teil des „Magna-Geländes“ mit einer Renaturierung und Rückführung in den Zustand vor dem Bau des Reitsportzentrums anbieten. Die Flächen kämen dem angestrebten Ziel äußerst entgegen.

Maria Theresia Melchior e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen Dr. Ingo Korner für das Fachgebiet Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume zur Stellungnahme von Frau Maria Theresia Melchior:

Hinsichtlich des Vorwurfs, die Untersuchungen für Fauna und Flora seien unzureichend ist festzustellen, dass im Zuge des Sachgutachtens weitere Erhebungen im Sommer 2015 sowie die Beziehung von Expertenwissen aus dem Planungsgebiet erfolgten. Dadurch konnte eine für die naturschutzfachliche Beurteilung ausreichende Datenbasis gewonnen werden.

Der Vorschlag, die Ausgleichsflächen im Bereich des Magna-Geländes umzusetzen kann aus fachlicher Sicht akzeptiert werden. Die Flächensicherung ist allerdings Sache des Projektwerbers. Im Bescheid können nur die notwendige Funktion, Ausstattung und Flächengröße vorgeschrieben werden.

Dr. Ingo Korner e. h.

Stellungnahme des Sachverständigen Dipl.-Ing. Hans Kordina für das Fachgebiet Raumplanung etc. zur Stellungnahme von Frau Maria Theresia Melchior:

Die Nutzung der Bahn wird durch das Vorhaben erheblich verbessert, da

- mit der neuen Trasse die Leistungsfähigkeit der Bahn wesentlich erhöht wird (Zugfrequenz, mögliche Geschwindigkeit etc.),
- die Reduktion der Emissionen auf der neuen Trasse verglichen mit der Bahntrasse in der Stadt erheblich ist,

- die Bedienungsqualität des Bahnhofes sehr erhöht wird gegenüber dem Bestand (Zugänglichkeit, Park & Ride-Stellplätze, Radabstellplätze, Busse).

Dipl.-Ing. Hans Kordina e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Forsttechnik, Wald- und Wildökologie, Dipl.-Ing. Martin Kühnert zur Stellungnahme von Frau Maria Theresia Melchior, Goldackerstraße 23, 2442 Unterwaltersdorf:

Bezüglich des Ausmaßes der vorzuschreibenden Ersatzaufforstungen darf auf die Beantwortung der Einwendung B 2.21 (Kapitel 8 des UVG, Fragenbereich 4) verwiesen werden. Eine Ersatzaufforstung im Ausmaß von 1:1 ist im konkreten Fall unter Berücksichtigung der Auflagenvorschläge im forsttechnischen Gutachten ausreichend. Zusätzliche freiwillige Aufforstungen wären aus forstlicher Sicht durchaus wünschenswert, können aber nicht zwingend vorgeschrieben werden.

Die Ersatzaufforstungen sind laut Auflagenvorschlag Nr. 12 des forsttechnischen Gutachtens jedenfalls in den Standortgemeinden durchzuführen. Das angesprochene Magna-Gelände in der Gemeinde Ebreichsdorf ist aus forsttechnischer Sicht für Ersatzaufforstungen daher grundsätzlich ebenso wie die vom Projektwerber vorgesehenen Ersatzaufforstungsflächen als geeignet anzusehen.

Dipl.-Ing. Martin Kühnert e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Geotechnik, Geologie und Geohydrologie, Hon. Prof. Dr. Lothar Martak zur Stellungnahme von Maria Theresia Melchior, Goldackerstraße 23, 2442 Unterwaltersdorf:

Bezogen auf den 3. Absatz der Stellungnahme vom 9.12.2015:

Der Grundwasserschutz ist sehr wohl in der Einreichunterlage Ordnungsnummer 565 im Umweltfachbeitrag „Geotechnik und Hydrogeologie“ unter Punkt 4.2.2.6 Grundwasserqualität beschrieben und seitens des SV im UVP-Gutachten bewertet worden. Danach befindet sich das Grundwasser in einer zum Teil mäßig belasteten chemischen Qualität, und offensichtlich nur Teile davon sind als Trinkwasser geeignet. Die Forderung nach Kontrolle der Grundwasserparameter kann erst dann berücksichtigt werden, wenn die Detailgenehmigungsanträge für den Bau der einzelnen Streckenabschnitte vorliegen und die Bauarbeiten in absehbarer Zeit beginnen können. Bevor mit den jeweiligen Bauarbeiten begonnen wird, werden selbstverständlich auf verschiedenen Stellen im Grundwasser Kontrollproben genommen und auf die für die jeweils mögliche Verwendung des Grundwassers zugeschnittene Funktion grundwasserchemisch ermittelt werden.

Dr. Lothar Martak e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb und Sicherungstechnik, Dipl.-Ing. Werner Stella zur Stellungnahme von Frau Theresia Melchior:

Entsprechend Betriebsprogramm im Bestand (siehe Infrastrukturkonzeption und Betriebsprogramm Einlage 202) verkehren derzeit ca. 59 Eil- und Regionalzüge und keine Schnellzüge in 24 Stunden auf der Pottendorfer Linie im Abschnitt Ebreichsdorf. In der Verkehrsprognose 2025+ werden 78 Regionalzüge, 42 Eilzüge und 54 Schnellzüge in 24 Stunden prognostiziert.

Aus den vorgelegten Betriebsdaten ergibt sich aus Sicht des Fachgebietes Eisenbahnbetrieb und Sicherungstechnik auch für den Nahverkehr ein Plus von ca. 100% (120 Eil- und Regionalzüge in der Prognose zu 59 Eil- und Regionalzügen am Bestand) was eine deutliche Verbesserung des Nahverkehrsangebotes darstellt. Auch die Erreichbarkeit des Bahnhofes ist aus Sicht des Fachgebietes Straßenverkehr durch die geplanten Straßen und Wege für Kraftfahrzeuge, Fußgänger und Radfahrer sowie den Busbahnhof ausreichend sichergestellt.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass durch das vorgelegte Projekt die Projektziele, unter anderem auch eine Verbesserung des Nahverkehrsangebotes, infrastrukturseitig umgesetzt werden.

Dipl.-Ing. Werner Stella e.h.

Stellungnahme des Planers für Forst/Wald/Boden, Dipl.-Ing. Markus Beitz zum forsttechnischen Gutachten des SV Dipl.-Ing. Kühnert:

Zu Kapitel 4/Bedingungen und Auflagen/Maßnahmenpunkt 14/3. letzte Zeile:

Die Projektwerberin regt an, die Eingrenzung der für die Ersatzaufforstungen zu verwendenden Pflanzenqualitäten auf „ausschließlich Containerpflanzen“ in Entsprechung zur Maßnahme Nr. 3 auf die Bezeichnung „Forstware mit Ballen“ abzuändern. Dies wird wie folgt begründet: Die Einschränkung auf „ausschließlich Containerpflanzen“ erscheint für den gegenständlichen Zweck überschießend. Ziel der Maßnahme ist offensichtlich durch Verwendung von Pflanzenware mit Ballen den Anwuchserfolg frühzeitig sicherzustellen. Dies ist gemäß der Maßnahme Nr. 3 „Forstware mit Ballen“ gesichert. Containerpflanzen werden primär im Gartenbau verwendet und sind mit einem deutlich höheren Investitionsaufwand verbunden. Forstwaren mit Ballen erfüllen für den gegenständlichen Zweck die gleiche Funktion bei deutlich geringeren Kosten. Daher wird die einheitliche Vorschreibung von „Forstware mit Ballen“ seitens der Projektwerberin angeregt.

Dipl.-Ing. Markus Beitz e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen Dipl.-Ing. Martin Kühnert für das Fachgebiet Forsttechnik, Wald- und Wildökologie zur Stellungnahme des Planers für Forst/ Wald/Boden, Dipl.-Ing. Markus Beitz:

Die Stellungnahme von DI Markus Beitz wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Formulierung „Containerpflanzen“ wurde in der Auflage bzw. im Maßnahmenpunkt synonym für „Forstware mit Ballen“ verwendet.

Die Maßnahme Nr. 3 des Umweltverträglichkeitsgutachtens und die Auflage Nr. 14 des forsttechnischen Gutachtens sind dahingehend abzuändern, dass der Begriff „Containerpflanzen“ durch den Begriff „Forstware mit Ballen“ zu ersetzen ist.

Dipl.-Ing. Martin Kühnert e.h.

Ergänzende Stellungnahme des Sachverständigen Dr. Ingo Korner für Fachgebiet Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume zu dessen Gutachten vom September 2015 betreffend die Naturverträglichkeitsprüfung zur Frage der Kumulationseffekte:

In einem aktuellen Spruch des Verwaltungsgerichtshofs (Zl Ra 2015/03/0058 12) hinsichtlich der Beurteilung der Naturverträglichkeit von Projekten innerhalb oder knapp außerhalb eines Europaschutzgebietes wurde festgelegt, dass neben dem eigentlichen Projekt auch weitere beantragte oder bereits bewilligte Vorhaben zu berücksichtigen sind (Kumulationseffekt).

Festgehalten hat der EuGH, dass bei der kumulativen Prüfung im Sinne des Art 6 Abs 3 FFH RL auch Pläne und Projekte zu berücksichtigen sind, die zwar außerhalb des Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung im Sinne der FFH RL, jedoch unmittelbar neben diesem Gebiet liegen, so dass es möglich ist, dass sie Auswirkungen auf dieses Gebiet haben (EuGH vom 24. November 2011, Europäische Kommission gegen Königreich Spanien, Rs C 404/09, EU:C:2011:768, Rz 87) und dass jedenfalls Pläne und Projekte, deren Genehmigungsverfahren parallel durchgeführt werden, zu kumulieren sind (vgl. nochmals EuGH vom 24. November 2011, Europäische Kommission gegen Königreich Spanien, Rs C 404/09, EU:C:2011:768, Rz 82); in diesem Zusammenhang sind für die Kumulation weitere auch schon in Betrieb befindliche Anlagen oder solche, für deren Inbetriebnahme eine Genehmigung schon erteilt worden ist, maßgeblich (vgl. dazu wiederum EuGH vom 24. November 2011, Europäische Kommission gegen Königreich Spanien, Rs C 404/09, EU:C:2011:768, Rz 76).

Die Kumulationseffekte sind nicht nur in der ersten Phase der Beurteilung (Prüfung, ob die Erhaltungsziele beeinträchtigt werden), sondern auch in der zweiten Phase, in der die Auswirkungen des Projekts bzw. Plans (entweder einzeln oder in Zusammenwirkung mit anderen Plänen und Projekten) auf das Natura 2000 Gebiet als solches im Hinblick auf die für das Gebiet festgelegten Erhaltungsziele und seine Struktur und Funktion geprüft werden.

Dieser Spruch des Verwaltungsgerichtshofs bezieht sich aus Sicht des Sachverständigen jedoch hauptsächlich auf den Abs. 3 der FFH-Richtlinie, da der Semmeringbasistunnel in einem FFH-Gebiet (Nordöstliche Randalpen: Hohe Wand - Schneeberg – Rax, AT1212A00) liegt, ein Vogelschutzgebiet aber nicht ausgewiesen ist.

Vom gegenständlichen Vorhaben gehen keine negativen (oder positiven) Auswirkungen auf das FFH-Gebiet aus. Teile des FFH-Gebietes (AT122000) liegen westlich der geplanten neuen Bahntrasse in einer Entfernung von ca. 400 m zum Vorhaben. Eine direkte flächige Inanspruchnahme liegt in diesem Falle aber nicht vor, nur wenige Quadratmeter des ausgewiesenen Schutzgebietes liegen innerhalb des Untersuchungsraumes. Die aktuelle Trasse der Pottendorfer Linie liegt nur 40 Meter von einem Teil des FFH-Gebietes entfernt. Die neue Trasse hingegen ist ca. 300 Meter vom FFH-Teilgebiet entfernt, so dass die indirekten Auswirkungen (Emissionen) wesentlich geringer zu beurteilen sind, als bei der Ist-Situation.

Vom Vorhaben betroffen ist der westliche Teil eines Teilgebietes des Vogelschutzgebietes Feuchte Ebene – Leithaauen (AT1220V00).

Im vom Vorhaben tangierten Teil des Vogelschutzgebietes sind als Schutzgüter nur die Rohrweihe (*Circus aeruginosus*, Code A081) und der Mittelspecht (*Dendrocopos medius*, Code A238) ausgewiesen. Darüber hinaus konnten aber im Vorhabensgebiet noch folgende Schutzgüter festgestellt werden: Silberreiher (*Casmerodius albus*, Code A027), Feldlerche (*Alauda arvensis*, Code A236) und Neuntöter (*Lanius collurio*, Code A338). Von Sachverständigenseite wurde angemerkt, dass die Feldlerche kein Schutzgut des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie ist (ebenso sind die in Tab. 11 angeführten Arten Kormoran und Kleinspecht nicht in Anhang I aufgeführt).

Von der Rohrweihe erfolgte nur ein Nachweis im Bereich des Kalten Ganges, die ausgedehnten Ackerflächen im Projektgebiet stellen zwar auch einen potentiellen Lebensraum dar, mögliche Auswirkungen werden jedoch durch die umfangreichen Ausgleichsflächen im Ausmaß von fast 14 Hektar kompensiert.

Das gegenständliche Projekt berührt das Schutzgebiet gemäß der Vogelschutzrichtlinie (Richtlinie 79/409/EWG vom 02.04.1979) nur in geringem Maße. Es umfasst nur das Offenland (inkl. Windschutzanlagen) zwischen Hafnerbach und Piesting (der Auwald entlang der Piesting und der Fluss selbst liegen bereits außerhalb des Schutzgebietes). Das Vogelschutzgebiet (AT1220V00) wird von der geplanten neuen Bahntrasse im nördlichen Streckenabschnitt zwischen den Gewässern Hafnerbach und Kaltem Gang auf einer Länge von ca. 1,69 km durchquert. Durch das Vorhaben werden etwa 5,38 ha Fläche im Schutzgebiet beansprucht. Diese Flächenbeanspruchung ist auf die Errichtung des Bahndammes sowie des Entwässerungssystems (Mulden, Versitzbecken) zurückzuführen.

In unmittelbarer Nähe des geplanten Vorhabens liegt das Betriebsgebiet Ebreichsdorf Nord, das zwar innerhalb des Vogelschutzgebietes liegt, aber schon seit 2007 gewidmet ist. Für die Aufschließung und Bebauung (Betrieb Sanlucar) im Jahr 2014 war daher keine Naturverträglichkeitsprüfung erforderlich.

Weitere Vorhaben in der Nähe des Vogelschutzgebietes Feuchte Ebene – Leithaauen (AT1220V00) sind der Windpark Trumau (geplant 2014) in einer Entfernung von ca. 650 Metern, der Windpark Ebreichsdorf, Teilgebiet Unterwaltersdorf in einer Entfernung von ca. 3400 Metern, der Windpark Ebreichsdorf, Teilgebiet Weigelsdorf in einer Entfernung von ca. 3600 Metern und der geplante Windpark Mitterndorf an der Fische. Der Windpark Oberwaltersdorf mit 6 WEA liegt vom untersuchten Teilgebiet des Vogelschutzgebietes ca. 3600 Meter entfernt. In den vorliegenden Umweltverträglichkeitserklärungen wurden keine erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter der angrenzenden Vogelschutzgebiete dargestellt.

Ein Spruch des BVwGh (W102 2008321-1/19E) vom 12.03.2015 betreffend einen Einspruch des Vereins Forschungsgemeinschaft Wilhelminenberg zum Windpark Oberwaltersdorf wurde gemäß §28 Abs. 2 abgewiesen und die Aussagen der Umweltverträglichkeitserklärung bestätigt.

Im Unterschied zu den Auswirkungen von Windenergieanlagen auf Vogelarten, die neben einem Lebensraumverlust auch zu Verlusten von Individuen durch Kollisionen mit den Rotorblättern führen können (Vogelschlag), ist durch die Neutrassierung und den zukünftigen Betrieb der Pottendorfer Linie keine – über die Bauphase hinausgehende – Beeinträchtigung zu erwarten. Das Vorha-

ben hat daher – auch unter Berücksichtigung eines möglichen Kumulationseffekts – nur einen vernachlässigbaren Einfluss auf das Europaschutzgebiet.

Dr. Ingo Korner e.h.

Stellungnahme der Projektwerberin, vertreten durch Dr. Dieter Altenburger, MSc:

ALLGEMEINE STELLUNGNAHME

1. Lärm- und Erschütterungsschutz

Im gegenständlichen Vorhaben sind hinreichende Schutzvorkehrungen auf dem Stand der Technik nach den geltenden und anwendbaren Bestimmungen über den Lärm- bzw. Erschütterungsschutz sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase vorgesehen. Die Zumutbarkeit der Belästigung der Nachbarn bemisst sich gem § 24f Abs 2 UVP-G 2000 nach den „bestehenden besonderen Immissionsvorschriften“, deren Beurteilung bei Eisenbahnvorhaben nach den materiellen Bestimmungen der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung, BGBl I 415/1993 idGF (kurz: SchIV) erfolgt. Nach § 24 f Abs 1 Z 2 UVP-G 2000 ist somit die Immissionsbelastung nach UVP-G 2000 der zu schützenden Güter möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die einerseits das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden oder andererseits erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen [...].

Die Grenzwerte der SchIV stellen damit den, zur Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens, anzuwendenden Mindeststandard dar. Bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmbeeinträchtigungen der Nachbarn durch das gegenständliche Vorhaben haben sich die Behörde und die von ihr bestellten Sachverständigen in ihrer Beurteilung zu Recht an den Grenzwerten der SchIV orientiert. Jedenfalls ist das gegenständliche Vorhaben, das – gegebenenfalls unter Einhaltung zwingender Maßnahmen – den Vorgaben der SchIV voll entspricht, als umweltverträglich zu beurteilen.

Die SchIV stellt auf den Schutz von öffentlichem und privatem Gut und insbesondere des Lebens und der Gesundheit von Personen ab. Die in der SchIV normierten Grenzwerte stellen somit eine ausreichende – dem Stand der Technik entsprechende – Grundlage für die von der UVP-Richtlinie geforderte Beschreibung und Bewertung unmittelbarer und mittelbarer lärmbedingter Auswirkungen eines Eisenbahnvorhabens auf den Menschen dar. Sie sind als sachlicher und allgemein verbindlicher Schutzstandard auf nationaler Ebene zu qualifizieren und genügen damit auch der Anforderung einer sachlich gerechtfertigten, bundesweit einheitlichen Anwendung von Lärmschutzstandards auf dem Stand der Technik. Die Berechnungen der Schallschutzvorkehrungen im Einreichoperat wurden nach den Bestimmungen der SchIV erstellt. Einwendungen, wonach der über die gesetzlichen Grundlagen hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen herzustellen seien, entsprechen nicht der herrschenden Rechtslage.

2. Wertminderung von Objekten/ Liegenschaften

Der Schutz von Sachgütern ist für Verfahren nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 in § 24f Abs 1 Z 2 UVP-G 2000 umgesetzt. Wie bereits oben unter Punkt 1. ausgeführt, sind hier Immissionsbelastungen der zu schützenden Güter möglichst gering zu halten. Nach ständiger Judikatur

des VwGH wird der jeweilige Eigentümer jedoch nur vor einer Substanzvernichtung, nicht jedoch vor einer bloßen Wertminderung des Eigentums geschützt. Im Einklang mit der hA in Judikatur und Lehre ist somit das nationale UVP-Regime vom Grundsatz geprägt, das unter dem Gebot der Vermeidung einer Gefährdung von Eigentum eindeutig nicht zu verstehen ist, ein Vorhaben sei nur dann nach den Kriterien des UVP-G 2000 genehmigungsfähig, wenn dies zu keiner Minderung des Verkehrswertes des Eigentums Dritter führt. Schutzziel der UVP im Sinne der UVP-RL ist somit nicht der Schutz des Einzelnen vor allenfalls eintretenden bloßen vermögensrechtlichen Schäden durch Minderung des Wertes der Liegenschaft, sondern vordringlich die eingehende Beurteilung von erheblichen Auswirkungen eines Projekts auf die Umwelt und ihre Teilfaktoren (Schutzgüter im Sinne des Art 3 UVP-RL). Festzuhalten ist in diesem Zusammenhang, dass die Projektwerberin in ihren Einreichunterlagen für das gegenständliche Vorhaben die gesetzlich und nach dem Stand der Technik erforderlichen Vorkehrungen vorgesehen hat, um den Grundsätzen der UVP iSd UVP-G 2000 zu entsprechen. Aus Sicht der Projektwerberin verursacht das gegenständlich zu genehmigende Vorhaben demnach keine Wertminderung der Objekte bzw den völligen Verlust der Verwertbarkeit von Objekten bzw Liegenschaften.

3. Grundeinlöse

Eingangs wird festgehalten, dass die Grundeinlöse hauptsächlich zivilrechtliche Belange betrifft und diese von der Projektwerberin auf der Basis von Gutachten gerichtlich beideter Sachverständiger durchgeführt wird.

Berechtigte zivilrechtliche Ansprüche von Liegenschaftseigentümern werden von der Projektwerberin im Rahmen der Grundeinlöse abgegolten. Sie sind Gegenstand der rechtzeitig vor Bauumsetzung zu führenden Verhandlungen über angemessene Entschädigungen. Im UVP-Genehmigungsverfahren sind diese Ansprüche jedoch zurückzuweisen.

4. Oberflächenabflussverhältnisse

Die Aufrechterhaltung der Oberflächenabflussverhältnisse bzw. die schadlose Abfuhr der anfallenden Oberflächenwässer ist projektgemäß sichergestellt.

5. Öffentliches Interesse

Soweit Einwendungen als solche zu qualifizieren sein sollten, die eine Verletzung subjektiv öffentlicher Rechte zum Inhalt haben – wovon die Projektwerberin nicht ausgeht – werden diese im weiteren Verfahren als unbegründet abzuweisen sein, weil der durch das gegenständliche Bauvorhaben entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist, als der Nachteil, der der Partei durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens erwächst.

Zu den einzelnen Einwendungen

Zur Stellungnahme des BMASK vom 14.07.2015 [A1]:

Die Stellungnahme des VAI wird zur Kenntnis genommen.

Zur Stellungnahme der NÖ Umweltschutzbehörde vom 07.07.2015 [B1]:

B1.1:

Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG wird auf die technischen Ausführungen im Fachbereich Tiere, Pflanzen, Lebensräume in der Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen verwiesen. Diese legen schlüssig die Begründung des gewählten Ausgleichsschlüssels dar. Darüber hinaus wird festgehalten, dass die Bahndämme in dem gegenständlichen Vorhaben eine aufwendige Gestaltung erfahren, diese jedoch nur „zum geringsten Teil als Ausgleichsflächen in die Flächenbilanz“ einbezogen wurden, die „Funktion jedoch über die gesamte Länge der Strecke übernehmen können“.

Im ggst. Untersuchungsraum sind im Vergleich zu anderen Bereichen des Gebietes (Bereich südöstlich von Wien) bzw. generell gesehen mit Ausnahme der gewässernahen Auwaldbereiche keine naturschutzfachlich besonders bedeutsamen Biotope vorhanden. Dies ist an der Anzahl seltener, geschützter Arten abzulesen. Für das Gebiet wurden, wie oben angeführt, einige Brach bzw. Wiesenflächen sowie die Auwaldstreifen entlang der Piesting und Fische als bedeutend ausgewiesen.

Alle jene Flächen, die für das Gebiet als naturschutzfachlich bedeutendere Biotopfläche ausgewiesen wurden, werden mit dem Faktor 1 oder 1,5 ausgewiesen.

Flächen, die wenigstens keine Ackerflächen sind, werden zumindest mit dem Faktor 0,5 kompensiert.

Diese Kompensation erfolgt aber nicht als gleichwertige Struktur, wie sie im Bestand gegeben ist, sondern es werden ökologisch hochwertige Feucht- oder Trockenwiesen mit entsprechender Pflege über Ökoservitute angelegt.

Da die Kompensation aus einer ökologisch wesentlich höherwertigeren Biotopstruktur besteht, ist der Faktor 0,5 bei weitem gerechtfertigt. Darüber hinaus ist zu betonen bzw. darauf hinzuweisen, dass der Projektwerber keine Verbesserung der des Bestandes herbeiführen muss.

Weiters ist anzumerken, dass die aufwendig gestalteten Bahndämme nur zum geringsten Teil als Ausgleichsflächen in die Flächenbilanz herangezogen werden, aber diese Funktion über die gesamte Länge der Strecke übernehmen können. Zusätzlich bleiben die alten Bahndämme, die abschnittsweise naturschutzfachlich bedeutende Pflanzen beherbergen, als ökologische Strukturen im Landschaftsraum erhalten. Somit entsteht in Summe durch das Vorhaben ein wesentlich höheres Flächenausmaß an ökologisch viel hochwertigeren Flächen, als durch die Projektwirkungen infolge Flächenverbrauchs als Kompensation abzuleiten wäre.

Zur Stellungnahme des BMLFUW vom 06.08.2015 [B2]:

B2.7:

Die im Fachbeitrag Schalltechnik dargestellten Verkehrsaufkommen der Betrachtungsfälle (Bestand, Nullvariante und Prognose) basieren auf Ausgangsdaten der Projektwerberin und bilden Grundlage für die Bearbeitung des Fachbeitrages. Siehe dazu auch Einlage 202 -Infrastrukturkonzeption und Betriebsprogramm der Umweltverträglichkeitserklärung.

Der Betrachtungsfall „Nullvariante“ beschreibt den Referenzfall ohne Ausbau der Infrastruktur im Bestandsnetz (bestehende Gleisanlagen). Infolge der zu erwartenden Verkehrszunahmen bis zum Bezugsjahr 2025 sind Anstiege der Verkehre im Tageszeitraum, überwiegend jedoch im Nachtzeit-

raum, bedingt durch einen zu erwartenden Anstieg des Güterverkehrsaufkommens im Nachtzeitraum auf der Pottendorfer Linie, zu erwarten.

Den Angaben ist zu entnehmen, dass das Betriebsprogramm 2025 auf Prognosedaten basiert, welche dem Wissens- und Bearbeitungsstand zum Zeitpunkt der Programmentwicklung entsprechen. Das Betriebsprogramm repräsentiert das prognostizierte Verkehrsaufkommen in einem Betrachtungsbereich im Schienennetz und beinhaltet die durchschnittliche Anzahl von Zügen an einem durchschnittlich belasteten Werktag.

Die schalltechnischen Berechnungen zur Nullvariante legen das Betriebsprogramm 2025 zugrunde. Die auf Messungen basierende rechnerische Ermittlung des Ist-Zustandes dient der Ableitung der gesetzlich relevanten Grenzwerte, das Betriebsprogramm der Prognose (Planfall) der Dimensionierung der Maßnahmen. Festzuhalten ist, dass aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen in der Prognose (Projekt) dann erforderlich werden, wenn Grenzwerte - abgeleitet nach den besonderen Immissionsschutzvorschriften - überschritten werden, welche sich aus der Bestandssituation ableiten. Die Nullvariante hat in Bezug auf erforderliche Lärmschutzmaßnahmen de facto keine Auswirkungen und stellt lediglich die derzeit absehbare Entwicklung auf der Bestandsstrecke ohne Realisierung des gegenständlichen Projektes dar.

Die Nullvariante berücksichtigt die Prognosezahlen 2025 der Zugfrequenzen jedoch werden die Verkehre auf der heute vorhandenen Anlage abgewickelt. Unter dem Betriebsprogramm für die Nullvariante sind somit nicht die heutigen Zugfrequenzen bzw. die Zugfrequenzen laut Betriebsprogramm 2025 zu verstehen, sondern das Betriebsprogramm 2025 bei Nichtverwirklichung des Projekts. zum Betriebsprogramm wird weiters grundsätzlich ergänzend ausgeführt:

Das Betriebsprogramm enthält Zugzahlen, die aufgrund der abgestimmten Verkehrsprognose mit dem BMVIT ermittelt werden. Daraus resultieren Programme, die dem Erfordernis, das entsprechende Aufkommen bzw. die Nachfrage bewältigen zu können, entsprechen. Das Betriebsprogramm 2025 laut Verkehrsprognose 2025+ ist somit ein Planungsinstrument, das der kalkulatorischen Auslegung von Umweltschutzmaßnahmen, insbesondere für die Bemessung von Immissionen dient. Darüber hinaus wird auf die Ausführungen in der Infrastruktur-Konzeption (Einlage 202) verwiesen.

Festzuhalten ist, dass die zu Grunde gelegten Prognosezahlen des Betriebsprogrammes für die Berechnung der Immissionen (wie insb Lärm und Erschütterungen) des gegenständlichen Vorhabens erforderlich sind und insbesondere zur Ermittlung des längenbezogenen Schallleistungspiegels erforderlich sind. Das künftige Betriebsprogramm (24-Stunden-Betrieb; Güterverkehr, Personenverkehr, Regionalverkehr, S-Bahn-Verkehr) weist eine Maximalzahl von 324 Zügen pro Tag auf (Verkehrsprognose 2025+). Diese Prognosezahlen sind nicht zuletzt auch wesentliche Parameter der Dimensionierungsgrundlage für Lärminderungsmaßnahmen. Auf der Grundlage des Betriebsprogrammes kann somit fachgebietsbezogen beurteilt werden, ob das Bauvorhaben den Genehmigungsvoraussetzungen entspricht.

B2.8:

Bei den Unterlagen zur UVE handelt es sich um Daten für ein Grundsatzgenehmigungsverfahren. Die Ausführung der zentralen Abfallsammelstellen obliegt dem zukünftigen AN Bau und wird in dessen Baustellenlogistikkonzept dargelegt. Das Design in Anlehnung an die Empfehlungen im Leitfaden RUMBA hat sich allerdings bewährt, wiewohl die Abfälle einer innerstädtischen Großbaustelle sich relevant von jenen einer außerstädtischen Infrastrukturbaustelle unterscheiden.

Das Design und die Logistik der Abfallbehandlung werden von der Baufirma vorgelegt und seitens der ÖBB bzw. der begleitenden Bauaufsichten geprüft und freigegeben (z.B. auch Entwässerung der Lagerflächen, Muldenanzahl etc.)

B2.9:

In der Umweltverträglichkeitserklärung (Ordnungsnummer 401) wird in Bezug auf Kapitel 2.1.2 auf Seite 39 ergänzend festgehalten, dass bei Unterbleiben des Vorhabens keine zusätzlichen Flächen für Bau und Betrieb beansprucht werden.

Es wird darauf verwiesen, dass im Zuge der UVE- Erstellung nicht die Methodik der RVS- Umweltuntersuchung sondern der Leitfaden für die Erstellung von UVP-Einreichunterlagen beim bmvit (Version 1.9.2011) angewandt worden ist. Daher wird dem Bestand keine sogenannte Sensibilitätsbewertung zugeordnet, sondern an Hand des Vorkommens bzw. der Requisitenausstattung des entsprechenden Habitats bzw. der Biotopstruktur eine naturschutzfachliche Bedeutung verbal abgeleitet. Ebenso werden Projektwirkungen und diesen zur Vermeidung oder Verminderung entgegengestellten Maßnahmen verbal beschrieben und letztendlich nur die verbleibenden Auswirkungen nach Wirksamwerden dieser Maßnahmen bewertet.

Die naturschutzfachliche Bewertung der einzelnen Biotoptypen wurde in der Bestandsbeschreibung hinlänglich beschrieben, ebenso die Biotoptypen „Obstwiese“ sowie Wiesen- und Sukzessionsfläche“ (siehe dazu Kapitel: 4.3.1)

Anbei wird die Tabelle zur Inanspruchnahme aller Biotoptypen angeführt. Die Lage derselben ist dem Biotopstrukturplan (ELZ: 561.1) zu entnehmen.

Zu unten stehender Tabelle wird hingewiesen, dass die Summe der beanspruchten Flächen einer Biotopstruktur immer OBERHALB der dazu gehörenden einzelnen Biotope steht.

Legende: „k BNr.“ Steht für keine eigene Biotopnummer. Die angeführten Biotopgruppen sind aber im Biotopstrukturplan farblich gekennzeichnet bzw. bei relevanten Strukturen mit einer Nummer versehen. Diese Nummer ist im Biotopstrukturplan klar verortet und im Fachbeitrag im Kapitel 4.3.1 beschrieben.

Zeilenbeschriftungen	Flächenbeanspruchung durch Vorhaben [m²]
Acker	488.335
k BNr.	488.335

Zeilenbeschriftungen	Flächenbeanspruchung durch Vorhaben [m²]
Ackerbrache jung	786
k BNr.	786
Artenreiche Ackerbrache	5.740
B21	1.054
B3	2.348
B31	9
B8	1.290
B9	1.038
Einfamilienhaus	1.821
k BNr.	1.821
Eisenbahn	26.232
k BNr.	26.232
Freizeit- und Erholungseinrichtung, Gasthaus	527
k BNr.	527
Frische basenreiche Magerwiese der Tieflagen	2.812
B24	2.657
B7	155
Frische, artenreiche Fettwiese der Tieflagen	7.467
B20	322
B4	7.146
Gewässer	698
k BNr.	698
Grünland	729
k BNr.	729
Hecke	4.760

Zeilenbeschriftungen	Flächenbeanspruchung durch Vorhaben [m²]
G111	1.965
G119	277
G134	1.489
k BNr.	1.029
Intensivweide	2.941
B42	2.941
Junge Gehölzpflanzung	233
G136	55
k BNr.	178
Kontinentale basenreiche HTR-Brache	25.826
B2	21
B22	14.488
B27	1.994
B34	5.137
B35	3.898
B43	288
Lagerplatz	339
k BNr.	339
Landwirtschaftliche Nutzgebäude	432
k BNr.	432
Obstwiese	788
k BNr.	788
Privatgarten	2.615
k BNr.	2.615
Ruderalflur frischer Standorte mit geschlossener Vegetation	3.376
B28	3.376

Zeilenbeschriftungen	Flächenbeanspruchung durch Vorhaben [m²]
Ruderaflur trockener Standorte mit geschlossener Vegetation hochwertiger	12.411
B11	802
B23	8.441
B25	2.368
B26	777
B36	23
Schotterweg	12.815
k BNr.	12.815
Spurweg	9.159
k BNr.	9.159
Ufergehölzsaum	1.444
G110	345
G113	570
G120	444
k BNr.	85
Ver- und Entsorgung	80
k BNr.	80
Versiegelte Verkehrsfläche	21.728
k BNr.	21.728
Wald	4.618
G112	3.351
k BNr.	1.267
Weingarten	585
k BNr.	585
Weingartenbrache	260
B19 - Weingartenbrache	260

Zeilenbeschriftungen	Flächenbeanspruchung durch Vorhaben [m²]
Wiesen- oder Sukzessionsfläche (0 - 10% Gehölzanteil)	10.525
G10	1.357
k BNr.	9.168
Wiesen- oder Sukzessionsfläche (11 - 30% Gehölzanteil)	3.795
k BNr.	3.795
Wiesen- oder Sukzessionsfläche (31 - 50% Gehölzanteil)	4.864
G102	4.488
k BNr.	376
Wiesen- oder Sukzessionsfläche (51 - 70% Gehölzanteil)	248
k BNr.	248
Wiesenböschung	21.771
k BNr.	21.771
Wiesenweg	6
k BNr.	6
Windschutzhecke	16.331
G107	2.850
G115	2.917
G117	1.587
G121	1.247
G126	320
G127	1.425
G128	628
G129	2.052
G136	172
G137	2.502

Zeilenbeschriftungen	Flächenbeanspruchung durch Vorhaben [m²]
G138	136
G140	213
G141	282
(Leer)	
k BNr.	
Gesamtergebnis	697.100

In der Umweltverträglichkeitserklärung (Ordnungsnummer 401) wird in Bezug auf Kapitel 3.2.1 auf Seite 121 vor dem Absatz zu „Wald“ ergänzend auf die Ausführungen des Fachbereichs „Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume“ zu Punkt 2.9 verwiesen.

Zur Erstellung der ggst. Projektunterlagen wurden im definierten Untersuchungsraum (Raum 500 m beidseits der Trassenachse) sorgfältige Kartierungsarbeiten durchgeführt. So auch im vom Vorhaben betroffenen Vogelschutzgebiet. Alleine im Untersuchungsraum konnte kein Nachweis der ausgewiesenen Schutzgüter erbracht werden. An Fläche werden 5,38 ha beansprucht. Wollte man die oben getroffene Einstufung für die Art im Untersuchungsraum überprüfen, müsste man alleine 3.743 ha Fläche kartieren (Ausmaß des ggst. Schutzgebietes) oder mit vorhandenen Daten in Beziehung setzen, was letztendlich gemacht wurde.

Da aber im ggst. Korridor keine Schutzgüter nachgewiesen wurden, ist die oben getroffene Feststellung einer Überprüfung irrelevant, da ich durch die Umsetzung des Vorhabens keinesfalls den Erhaltungszustand antaste. Darüber hinaus werden für die beanspruchten Flächen hochwertige Ersatzlebensräume geschaffen.

B2.10:

Der Umweltfachbeitrag Forstwesen und Waldökologie beschreibt in seiner Gesamtheit sowohl die wirtschaftlichen, als auch ökologischen Gesichtspunkte des Schutzgutes im Untersuchungsraum.

Eine getrennte Bewertung der Fachgebiete Forstwesen und Waldökologie ergibt sich aus der Tatsache, dass die Waldökologie als Beitrag für den Umweltfachbeitrag „Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume“ dient. Die forstwirtschaftlichen Belange hingegen wurden in den Umweltfachbericht „Raumnutzung“ integriert.

Die jeweilige Bewertung wurde in weiter Folge in die Gesamtbewertung der genannten Umweltfachbeiträge (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume bzw. Raumnutzung) inkludiert.

B2.11:

Im Fachbericht Agrarwesen und Bodenökologie wurden alle relevanten Wirkfaktoren, die für die Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens auf die Umwelt relevant sind, behandelt.

Neben allgemeinen Beschreibungen des Untersuchungsraumes sind die vorkommenden Bodentypen detailliert beschrieben und die Bodenwertigkeiten umfassend dargestellt.

Eine vertiefende Darstellung erscheint daher aus Sicht des Fachbeitragerstellers nicht erforderlich.

B2.12:

Eine übersichtliche graphische Darstellung der Flächen, die in den einzelnen Bauphasen beansprucht werden, findet sich in den Einlagen 272.1 bis 272.4 (Übersichtslagepläne Bauphasen Phase 1 bis 4). Hier sind die jeweils in der Phase erforderlichen Flächen dick strichliert umrahmt, jede Phase in einer anderen Farbe. Daraus ist ersichtlich, dass auch alle Straßenquerungen, Bahnhof und Park- & Ride Anlage, Bauprovisorien, Baustelleneinrichtungs- (BE-) und Lagerflächen berücksichtigt wurden. Die detaillierte Darstellung dieser Flächen findet sich in den Einlagen 273.1 bis 273.4.

Aus diesen Plänen wurden die Flächen digital ermittelt und im Technischen Bericht Streckenplanung (Einlage 211) unter Pkt. 5.1 tabellarisch übersichtlich zusammengestellt. Aus der Erläuterung unter Pkt. 5.1.1 ist zu entnehmen, dass für Bahnhofszufahrt (Bus und Taxi) und Park & Ride Anlage ca. 3,0 ha Fläche berücksichtigt wurden und für Straßenanlagen weitere 20,3 ha.

Der temporäre Flächenbedarf in der Bauphase ist unter Pkt. 5.1.2 beschrieben, er übersteigt den dauerhaften Flächenverbrauch um ca. 8,3 ha. Dazu ist anzumerken, dass die Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen für die Brückenobjekte teilweise auch im Bereich des späteren Bahndamms möglich sind, da die Kunstbauten vor der Dammschüttung hergestellt werden, wie aus dem Bauablaufkonzept Einlage 271, Anhang 6 ersichtlich ist.

B2.13:

Da eine Bewertung gem. BAWP 2011 erfolgte ist naturgemäß der im BAWP 2011 vorgegebene Parameterumfang der Tabellen „Erstanalyse Boden“ untersucht worden. Darüber hinaus die Vollanalyse gem. DepVO 2008.

Bezüglich der Untersuchung auf Pestizide wird festgehalten, dass die Materialien welche bei dem Rückbau der Bahnanlagen in Ebreichsdorf anfallen, aufgrund der Bauphasen im Baufeld nicht wiederverwertet werden können.

Gem. der Vorgaben des BAWP ist bei einer Verwertung von Gleisaushubmaterial entweder eine Untersuchung auf Herbizide je Feldprobe durchzuführen oder eine Karenzzeit des Spritzeinsatzes nachzuweisen (siehe hierzu BAWP 2011).

Der Altbestand wird erst nach Inbetriebnahme der Neubaustecke stillgelegt. Sollen dann die Gleisaushubmaterialien aus dem Altbestand verwertet werden, erfolgt eine Umsetzung der Vorgaben des BAWP in der zu diesem Zeitpunkt gültigen Fassung (Anmerkung: es ist hier vom BAWP 2016 auszugehen).

Aus den o.a. Gründen wurde bei der Erkundung des Bestände in Ebreichsdorf keine Untersuchung auf Pestizide durchgeführt, da der Betrieb hier noch über längere Zeiträume fortgeführt wird und daher kein status quo zur Verwertung erhoben werden kann.

B2.14:

Es wird darauf hingewiesen, dass im gesamten Untersuchungsraum keine Trockenrasen festgestellt werden konnten. Was festzustellen war und im Bericht auch referiert wurde, sind „Kontinentale basenreiche Halbtrockenrasen-Brachen“. Dies sind Trockenrasen, die aufgrund geänderter Bewirtschaftung z.B. Einstellung von Beweidung anfangen zu verbrachen und zu verbuschen und daher naturschutzfachlich bereits von wesentlich geringerer Bedeutung sind als echte Trockenrasen!

Wie bereits oben ausgeführt gibt es im Untersuchungsraum mit Ausnahme der gewässernahen schmalen Auwaldstreifen keine naturschutzfachlich bedeutenden Flächen mehr.

Der Autor des Fachbeitrages hat sich für die Darstellung der echten Flächenangaben und nicht des Relativmaßes in Prozent entschieden, da dadurch der eigentliche Verlust deutlicher dargestellt werden kann.

Darüber hinaus wird noch einmal darauf hingewiesen, dass als Maßnahmen die Etablierung wesentlich wertvollerer Flächen vorgesehen ist.

Es wird darauf verwiesen, dass im Zuge der UVE- Erstellung nicht die Methodik der RVS- Umweltuntersuchung sondern der Leitfaden für die Erstellung von UVP-Einreichunterlagen beim bmvit (Version 1.9.2011) angewandt worden ist. Gemäß diesem Leitfaden wurden die verbleibenden Vorhabenswirkungen gemäß dargelegtem UVE-Schema bewertet und verbal beschrieben.

B2.15:

Die Bewertung der Auswirkungen des ggst. Bahnprojektes bezieht sich je Wirkfaktor stets auf das Gesamtvorhaben. Eine geringfügig-nachteilige Beurteilung der Trennwirkung ergibt sich aus der Tatsache, dass vorwiegend Windschutzgürtel eine Zerschneidung erfahren; diese bleiben in ihrer Funktion jedoch erhalten.

Darüber hinaus handelt es sich bei der genannten Rodung im Waldkomplex Nr. 51 um eine sehr geringe Rodungsfläche von ca. 1,9% der Gesamtfläche des genannten Waldkomplexes.

B2.16:

Grundsätzlich wird für die Erstellung des UVE-Fachbeitrages der BMVIT - Leitfaden zur Erstellung von UVP-Einreichunterlagen für Bahnprojekte angewendet. Dieser Leitfaden lässt eine integrale Beurteilung für die Darstellung der verbleibenden Auswirkungen zu.

Die Beurteilung der Projektwirkungen erfolgt getrennt nach den jeweiligen Wirkfaktoren (Flächenbeanspruchung, Trennwirkung, Veränderungen der qualitativen und quantitativen Wasserverhältnisse, Veränderung durch Luftschadstoffe). Es werden verbal-argumentative Erläuterungen zu den durch das ggst. Vorhaben induzierten Auswirkungen und den Wirkungen der diesbezüglich definierten Maßnahmen aufgezeigt.

Im Fachbericht Agrarwesen und Bodenökologie wurden alle relevanten Wirkfaktoren, die für die Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens auf die Umwelt relevant sind, behandelt.

Neben allgemeinen Beschreibungen des Untersuchungsraumes sind die vorkommenden Bodentypen detailliert beschrieben und die Bodenwertigkeiten umfassend dargestellt.

Eine vertiefende Darstellung erscheint daher aus Sicht des Fachbeitragerstellers nicht erforderlich.

Die geringere Bewertung von Flächenverbrauch in der Bauphase ergibt sich aus der Tatsache, dass es sich in der Bauphase um einen temporären Eingriff handelt, welcher gänzlich gem. dem Stand der Technik rekultiviert wird. Dem gegenüber steht der Flächenverbrauch in der Betriebsphase, bei welchem es sich um die dauernde Beanspruchung von Flächen handelt.

Bei jedem Bauvorhaben ist zum Schutz des Bodens ein sorgsamer Umgang mit dem Schutzgut Boden erforderlich. Dies beinhaltet neben einer fachgerechten Zwischenlagerung auch das fachgerechte Wiederaufbringen bzw. Wiederherstellen des Bodens.

Die im Umweltfachbericht gewählte Vorgehensweise hinsichtlich der Bewertung der Auswirkungen und der Maßnahmenwirksamkeit entspricht dem Stand der Technik und ist als eine gängige Vorgehensweise zu bezeichnen. Eine sachgerechte Rekultivierung, vor allem unter Berücksichtigung der für sachgerechte Bodenrekultivierung ist entsprechend umsetzbar und daher als Bestandteil in der Bewertung der Auswirkungen legitim.

Im Umweltfachbericht Agrarwesen und Bodenökologie findet sich auf den Seiten 38 und 39 eine Darstellung der durch das ggst. Vorhaben beanspruchten Flächen. Dieser Flächenbilanz ist zu entnehmen, dass es sich bei den definierten Poolflächen für die Ersatzaufforstungen um landwirtschaftlich genutzte Flächen handelt.

Darüber hinaus wird im Text auf den genannten Seiten der Flächenbedarf sowohl für das Bahnprojekt, als auch für die definierten Ausgleichsflächen dargestellt. Weiters erfolgt die Darstellung der Flächenbeanspruchung getrennt nach der Beanspruchung von natürlichen Bodenstandorten und landwirtschaftlichen Produktionsflächen.

B2.17:

Eingangs ist festzuhalten, dass die ÖBB-Infrastruktur AG nach den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen verpflichtet ist, die Betriebssicherheit auf ihren Gleisanlagen zu gewährleisten. Dies beinhaltet auch die Freihaltung der Gleisanlagen von Pflanzenbewuchs mittels Spritzmitteln. Hierfür werden von der ÖBB-Infrastruktur AG grundsätzlich nur jene Spritzmittel zur Bekämpfung des Pflanzenbewuchses verwendet, die nach den derzeit in Geltung stehenden gesetzlichen Bestimmungen auch für derartige Zwecke zugelassen sind. Die Intensität der Bekämpfung des Pflanzenbewuchses auf Gleisanlagen ist zudem stark abhängig vom technischen Aufbau der Gleisanlagen, wobei moderne Hochleistungsstrecken insbesondere baulich bedingt geringere Lebensbedingungen für Pflanzenbewuchs bieten. Der Einsatz von Spritzmitteln erfolgt zudem lediglich situationsbedingt und darüber hinaus nur in Mindestanwendung.

Festzuhalten ist weiters, dass Bahndämme und -böschungen in dem gegenständlichen Projekt als ökologische Ausgleichsflächen kultiviert werden und daher auch nicht vom Einsatz der aufzubringenden Spritzmittel betroffen sind. Die von den Spritzmitteln betroffenen Flächen betreffen somit zum überwiegenden Teil nur den Gleisbereich und allenfalls für die Betriebssicherheit erforderliche Randbereiche.

Im unmittelbaren Gleisbereich (inkl. Schotterbett) erfolgt die „Freihaltung von Bewuchs“ durch den Einsatz des ÖBB Spritzzuges nach folgenden Vorgaben:

- Es werden nur seitens des Bundesamtes für Ernährungssicherheit (BAES) zugelassene Pflanzenschutzmittel eingesetzt.
- Der Spritzzug befährt einmal jährlich das gesamte Streckennetz der ÖBB; gegenständlicher Bereich, Beginn immer letzte Aprilwoche.
- Maximale Spritzbreite von der Gleisachse aus sind 3,5 Meter; d.h. die Gesamtspritzbreite ist 7,0 Meter (= Schotterbettbereich).
- Beim ÖBB Spritzzug erfolgt die Erfassung von Bewuchs mittels optischer Systeme, welche auf den Cargo – Sprintern (Zugspitze) montiert sind. Die von diesen Systemen gewonnenen Daten werden dann im Spritzwagen mittels EDV derart aufbereitet, dass ein punktgenaues Ausbringen der Spritzbrühe ermöglicht wird; d.h. dort wo nichts wächst, wird auch nicht gespritzt. Hierdurch wird der Spritzmitteleinsatz erheblich reduziert. Eine volle Ausschöpfung der zugelassenen Aufwandsmenge je Hektar würde nur bei einem 100%igen Bewuchs ausgebracht werden.
- Für die Ausbringung der Pflanzenschutzmittel werden gemäß Art. 5 (FORT- UND WEITERBILDUNG, VERKAUF VON PESTIZIDEN, INFORMATION UND SENSIBILISIERUNG) der Richtlinie 2009/128/EG unterwiesene Mitarbeiter eingesetzt.
- Derzeit verwenden die ÖBB die Herbizide Clinic und Chikara,
- Aufwandsmengen je Hektar:
 - Herbizid Clinic: 10 Liter/Hektar Aufgrund der Spritzzugtechnik (Grünerkennung) je nach Bewuchs 20% – 30% der zugelassenen Aufwandsmenge d.h. 2 – 3 Liter/Hektar
 - Herbizid Chikara 200 Gramm/Hektar Aufgrund der Spritzzugtechnik (Grünerkennung) je nach Bewuchs 20% – 30% der zugelassenen Aufwandsmenge d.h. 40 – 60 Gramm/Hektar

Eine volle Ausschöpfung der zugelassenen Aufwandsmenge je Hektar wird beim Spitzzeugeinsatz nur bei einem 100%igen Bewuchs ausgebracht werden.

Spritzmittel kommen außerhalb des unmittelbaren Gleisbereiches nicht zum Einsatz. Die an den unmittelbaren Gleisbereich angrenzenden Böschungen werden alternativ zur herkömmlichen Bekämpfung des Pflanzenbewuchses mit standortgerechte Saatgutmischungen begrünt. Der Un-

kraubewuchs wird hier bereits durch das Aufbringen der Saatgutmischung eingedämmt. Pflegemaßnahmen werden falls erforderlich konventionell ohne Spritzmittel durchgeführt

B2.18:

Grundsätzlich wird an allen betroffenen Gewässern (Hafner Bach, Kalter Gang, Piesing, Fische) zwischen Bau- und Betriebsphase unterschieden.

Während der Bauphase ist aufgrund der an allen betroffenen Gewässern ausbleibenden Ausfrierung mit keiner hydraulischen Trennwirkung durch das Vorhaben zu rechnen, sodass diesem Wirkfaktor keine Auswirkungen zuzuschreiben sind.

Die für die Unterquerungen, Brückenwiderlager, Baustelleneinrichtungen, etc. in Anspruch genommenen Flächen beeinträchtigen nicht/kaum den Abflussquerschnitt, sodass diesem Wirkfaktor an allen Gewässern keine Auswirkungen zuzuschreiben sind.

Bei entsprechender Lagerung gefährlicher Stoffe, Einsatz von entsprechend geschultem Personal, Vorreinigungen von Bauwässern, etc. sind an allen betroffenen Gewässern lediglich geringfügig nachteilige Auswirkungen auf die nachfolgenden Wirkfaktoren zu erwarten:

- Abfälle, Rückstände, Aushub
- Veränderung des Wasserhaushalts (quantitativ)
- Veränderung des Wasserhaushalts (qualitativ)

Dabei handelt es sich im Wesentlichen um temporäre, baustellenübliche Beeinflussungen.

Bezogen auf die Fischökologie ist beim Hafner Bach und bei der Piesing mit keinen, beim Kalten Gang und der Fische lediglich mit geringfügig nachteiligen Auswirkungen zu rechnen (siehe Fachbeitrag „Gewässerökologie“).

Aufgrund der Beanspruchungen von Ufern und Böschungen ergibt sich für die Strukturökologie bei allen Oberflächengewässern eine geringfügig nachteilige Auswirkung (siehe Fachbeitrag „Gewässerökologie“).

Den verbleibenden untersuchten Qualitätselementen (Hydrochemie, Makrozoobenthos, Phyto-benthos, Fischereiwirtschaft) ist an allen Gewässern eine geringfügig nachteilige Auswirkung zuzuschreiben (siehe Fachbeitrag „Gewässerökologie“).

Zusammenfassend sind während der Bauphase lediglich temporäre, gering nachteilige Auswirkungen an allen betroffenen Oberflächengewässern zu erwarten.

Nach entsprechender Räumung und Endreinigung der Baustelle ist in der Betriebsphase mit keinen Auswirkungen auf die Oberflächengewässer zu rechnen. Lediglich bei der Strukturökologie und der Fischereiwirtschaft bleiben bei allen Gewässern geringfügig nachteilige Auswirkungen aufrecht (siehe Fachbeitrag „Gewässerökologie“).

Zusammenfassend sind während der Betriebsphase somit höchstens geringfügig nachteilige Auswirkungen an allen betroffenen Oberflächengewässern zu erwarten.

Da in den Fließgewässern jeweils immer nur ein Wasserkörper betroffen ist, gelten die allgemeinen Aussagen über die Auswirkungen des Projektes natürlich auch für diese Wasserkörper. Anschließend noch einmal zusammengefasst für Bau- und Betriebsphase:

Bauphase	Hafnerbach	Kalter Gang	Piesting	Fischa	Reisenbach
	-	DKW405880009	DKW405880114	DKW405880105	DKW4058801
Strukturökologie	geringfügig nachteilig	geringfügig nachteilig	geringfügig nachteilig	geringfügig nachteilig	-
Hydrochemie	-	geringfügig nachteilig	geringfügig nachteilig	geringfügig nachteilig	-
Makrophyten	-	geringfügig nachteilig	-	geringfügig nachteilig	-
Makrozoobenthos	geringfügig nachteilig	geringfügig nachteilig	geringfügig nachteilig	geringfügig nachteilig	-
Phytobenthos	geringfügig nachteilig	geringfügig nachteilig	geringfügig nachteilig	geringfügig nachteilig	-
Fische	keine Auswir- kungen	geringfügig nachteilig	keine Auswir- kungen	geringfügig nachteilig	-
Fischereiwirtschaft	geringfügig nachteilig	geringfügig nachteilig	geringfügig nachteilig	geringfügig nachteilig	-

Betriebsphase	Hafnerbach	Kalter Gang	Piesting	Fischa	Reisenbach
	-	DKW405880009	DKW405880114	DKW405880105	DKW4058801
Strukturökologie	geringfügig nachteilig	geringfügig nachteilig	geringfügig nachteilig	geringfügig nachteilig	-
Hydrochemie	-	keine Auswir- kungen	keine Auswir- kungen	keine Auswir- kungen	-
Makrophyten	-	keine Auswir- kungen	-	keine Auswir- kungen	-
Makrozoobenthos	keine Auswir- kungen	keine Auswir- kungen	keine Auswir- kungen	keine Auswir- kungen	-
Phytobenthos	keine Auswir- kungen	keine Auswir- kungen	keine Auswir- kungen	keine Auswir- kungen	-
Fische	keine Auswir- kungen	keine Auswir- kungen	keine Auswir- kungen	keine Auswir- kungen	-

	kungen	kungen	kungen	kungen	
Fischereiwirtschaft	geringfügig nachteilig	geringfügig nachteilig	geringfügig nachteilig	geringfügig nachteilig	-

Aufgrund der im schlimmsten Fall als geringfügig zu bewertenden Auswirkungen und aufgrund der lokalen Auswirkung der Eingriffe ist mit an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass in den betroffenen Wasserkörpern Hafnerbach, Kalter Gang (DKW405880009), Piesting (DKW405880114) und Fischa (DKW405880105) das Verschlechterungsverbot eingehalten bzw. ein Erreichen des Zielzustandes nicht verhindert wird.

B2.19:

Es wird darauf verwiesen, dass im Zuge der UVE- Erstellung nicht die Methodik der RVS- Umweltuntersuchung sondern der Leitfaden für die Erstellung von UVP-Einreichunterlagen beim bmvit (Version 01.09.2011) angewandt worden ist. Gemäß dem Leitfaden wurden die verbleibenden Vorhabenswirkungen gemäß dargelegtem UVE-Schema bewertet und verbal beschrieben. Die Ausgleichsfaktoren je Biotoptyp wurden deutlich dargestellt. Die unterschiedlichen Faktoren resultieren daraus, die Magerwiesen eben naturschutzfachlich weniger wertvoll ist als die Halbtrockenrasen-Brache, da eine HTR-Brache früher einmal ein Trockenrasen war, der aufgrund mangelnder Pflege sich vom wertvollen Biotoptyp hin zu einem Verbrachungsstadium entwickelt und in weiterer Folge verbuschen wird. Die Magerwiese hingegen wird weiterhin entsprechend bewirtschaftet und kann als Wiese betrachtet werden. Trockenrasen wäre höher zu bewerten als Magerwiese. Die grundsätzliche Herstellbarkeit des Biotyps wurde berücksichtigt und drückt sich ebenfalls im Ausgleichsfaktor aus.

B2.20:

Die Barrierewirkung des ggst. Vorhabens wird im genannten Bereich aufgrund der offenen Trassenführung als geringfügig bewertet. Es ist festzuhalten, dass durch die bestehende Pottendorfer Linie auch im IST-Zustand eine Barrierewirkung im Raum gegeben ist. Des Weiteren stellt die A3 Südost Autobahn im Westen der Bahntrasse eine Vollbarriere dar.

Eine Zunahme der Fallwildrate ist nicht zu erwarten. Dies fußt nicht zuletzt auf der Tatsache, dass sich die Wechsel des Wildes im genannten Gebiet vor allem in Nord-Süd-Richtung, also parallel zur Trasse bewegen. Darüber hinaus ist ein Zug sowohl am Tag, als auch in der Nacht meist bereits von weitem hör- und sichtbar, wodurch davon auszugehen ist, dass in vielen Fällen noch ein rechtzeitiges Abspringen des Rehwildes vom Bahndamm möglich ist.

Die angeführten Querungsmöglichkeiten wurden unter Berücksichtigung der natürlichen Gegebenheiten (Wasserläufe, regionale Wildwechsel, Siedlungsnähe usw.) und in Anlehnung an die RVS Wildschutz definiert. Durch die örtlichen Gegebenheiten im Untersuchungsraum kann angenommen werden, dass die vorkommenden Wildtiere aufgrund der Siedlungsnähe bzw. der Nähe zu größeren Infrastrukturträgern (bestehende Pottendorfer Linie) weniger empfindlich auf Störungen reagieren. Die Annahmewahrscheinlichkeit der im Projekt vorgesehenen Wildquerungen ist aus diesem Grund sehr hoch.

Im gesamten Raum befinden sich darüber hinaus lediglich regionale Wildwechsel. Auf diese regionalen Wildwechsel wurde durch eine Vielzahl an Querungsmöglichkeiten im Rahmen von Wildquerungen und Kleintierdurchlässen eingegangen. Alle Querungen wurden unter Berücksichtigung der örtlichen Jägerschaft konzipiert.

Zur Stellungnahme wird angemerkt, dass die angegebene lichte Höhe des Wilddurchlasses im Bereich des Kalten Gangs 4,5 m und nicht wie angegeben 2,7 m beträgt.

B2.21:

Der angeführte Ersatzaufforstungsschlüssel von 1:1 ist für das ggst. Untersuchungsgebiet aus fachlicher Sicht als angemessen zu beurteilen.

Der Sachverständige für Waldökologie und Forstwesen ist bei einer differenten Ansicht der Sachlage allenfalls in der Position, eine Erhöhung des Ausgleichsfaktors zu fordern.

B2.22:

Die Durchführung von Maßnahmen zur Rekultivierung und Wiederherstellung der Bodenstandorte gem. nachfolgender Standortnutzung erfolgt prinzipiell nach dem Stand der Technik und ist daher gemäß den aktuellen Vorschriften und Richtlinien umzusetzen.

Eine bodenkundliche Baubegleitung ist allenfalls von der zuständigen Behörde vorzusehen.

B2.23:

Für die Beweissicherung und Dokumentation, zur Sicherstellung der Einhaltung und Wirksamkeit der Minderungsmaßnahmen in der Bauphase, wird eine (ökologische) Bauaufsicht bestellt.

B2.24:

In der Ordnungsnummer 101 (Allgemein verständliche UVE-Zusammenfassung) auf Seite 12 zwischen den Überschriften 3. (Beschreibung der Umwelt, der Auswirkungen des Vorhabens sowie der Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen des Vorhabens) und 3.1 (Menschen und deren Lebensräume) und in der Ordnungsnummer 401 (Umweltverträglichkeitserklärung; UVE) wird ergänzend festgehalten, dass die in der UVE im Kapitel 5 beschriebenen Maßnahmen (Seite 219, unmittelbar nach der Kapitelüberschrift 5) sowie die im Kapitel 1.6.2 beschriebenen Beweissicherungsmaßnahmen (Seite 33, unmittelbar nach der Kapitelüberschrift 1.6.2) verbindlicher Bestandteil des gegenständlichen Vorhabens sind.

Zu den Empfehlungen in der Stellungnahme des BMLFUW wird ausgeführt:

B2.25:

Im Bereich des gegenständlichen Einreichprojektes ist ein entsprechendes Radwegenetz mitgeplant worden: An der L 150 ist auf Seite des Bahnhofes auf die Länge des vorgesehenen Umbaus ein Radweg vorgesehen, der über Querungen an den bestehenden Radweg an der anderen Straßenseite angebunden wird. (Eine Verlängerung dieses Radweges durch die Stadtgemeinde Ebreichsdorf nach Westen bis ins Ortsgebiet von Ebreichsdorf ist jederzeit möglich.) Weiters ist im Projekt eine eigene Fuß- und Radwegverbindung von der Radroute entlang der Fische zum Bahnhof enthalten. (s. Übersichtslageplan - Einlage 213 und Lageplan Blatt 4 - Einlage 215.4).

Die Bike & Ride-Anlage am Bahnhofsvorplatz ist für 200 Fahrräder ausgelegt (120 auf Seite Ebreichsdorf + 80 auf Seite Unterwaltersdorf, s. Hochbauplanung Einlagen 253.1 und 253.2). Für eine allfällige spätere nochmalige Erweiterung ist ausreichend Platz vorhanden.

B2.26:

Es wird darauf verwiesen, dass im Zuge der UVE- Erstellung nicht die Methodik der RVS- Umweltuntersuchung sondern der Leitfaden für die Erstellung von UVP-Einreichunterlagen beim bmvit (Version 01.09.2011) angewandt worden ist. Gemäß dem Leitfaden wurden die verbleibenden Vorhabenswirkungen gemäß dargelegtem UVE-Schema bewertet und verbal beschrieben.

B2.27:

Die in der Tabelle 11, S. 29 und in den weiteren zusammenführenden Tabellen (Tab. 16, S. 41; Tab. 23, S. 53) durchgeführte Gesamtbeurteilung des Teilraums 2 als mäßig sensibel entspricht der richtigen Beurteilung. In der textlichen Zusammenfassung wurde die Sensibilität irrtümlich als hoch beschrieben. Dieser Umstand wird im Text auf mäßig korrigiert. Die Empfehlung die Gesamtbeurteilung des Teilraumes nur auf Grund eines Teilkriteriums, der Vielfalt, als hoch sensibel einzustufen, ist nicht nachvollziehbar, zumal der Eigenartsverlust des gesamten Teilraumes durch die hohe Kontrast- und bauliche Störwirkung der industriellen Nutzung deutlich wahrnehmbar ist und bei der Gesamtbeurteilung berücksichtigt wird.

Die Ermittlung der Eingriffserheblichkeit erfolgt gemäß der RVS 04.01.11 Umweltuntersuchung, Tabelle 5: Schema zur Ermittlung der Eingriffserheblichkeit (Belastung), Einstufung der Erheblichkeit der Auswirkungen. Dieses Beurteilungsschema entspricht dem Stand der Technik bei der Beurteilung von Auswirkungen bei der Planung von Verkehrsinfrastrukturprojekten. Das Beurteilungsschema wird aus diesem Grund beibehalten.

Zur Stellungnahme der Stadtgemeinde Ebreichsdorf vom 18.09.2015 [B3], ergänzt in der mündlichen Verhandlung vom 9.12.2015

B3.1

Der Beschreibung der Projektziele steht kein Genehmigungstatbestand gegenüber. Der Modal Split hängt von zahlreichen Faktoren ab, die nicht im Einflussbereich der Projektwerberin liegen. Bei den „Nahverkehrsverbindungen“ sind auch keine Umweltschutzvorschriften oder sonstige Genehmigungstatbestände berührt.

Nach Fertigstellung des Gesamtausbaus der Pottendorferlinie ergeben sich insgesamt deutlich verbesserte Erreichbarkeiten und Reisezeiten, insbesondere da die Pottendorferlinie nördlich an den dann symmetrischen Taktknoten Wien Meidling und südlich an den symmetrischen Taktknoten Wiener Neustadt angebunden ist.

B3.2

Die Zumutbarkeit der Belästigung bei Eisenbahnvorhaben ist gemäß dem UVP-G-2000 nach bestehenden, besonderen Immissionsvorschriften - der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) - zu beurteilen. Zur Einhaltung der unter Berücksichtigung

der bahnbedingten Vorbelastung abgeleiteten Grenzwerte sind aktive und passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich und im Fachbeitrag Schalltechnik ersichtlich.

Die unter Beachtung der SchIV dimensionierten Lärmschutzmaßnahmen sind im Fachbeitrag Schalltechnik, unter anderem im Anhang Schalltechnik (Ordnungsnummer 508) als "Übersicht der aktiven Lärmschutzmaßnahmen", zusammengestellt.

Anzumerken ist, dass die Umweltverträglichkeitserklärung zum Abschnitt Ebreichsdorf ein Beweissicherungskonzept für die Bauphase, für den Bahnbetrieb sowie für die Anlagengeräusche beinhaltet. Zur Überprüfung der Immissionsgrenzwerte gemäß SchIV sowie der mittleren Spitzenpegel der lautesten Zuggattung sind entsprechende messtechnische Nachkontrollen vorgesehen.

Die UVE ist Teil der Einreichung der ÖBB. Insofern drückt die Forderung, dass die UVE Projektbestandteil sein soll, nur Selbstverständliches aus.

B3.3

Das Erschütterungsschutzziel der UVE wird durch die im Fachbeitrag Erschütterungen und Sekundärschall genannten Maßnahmen (siehe Abschnitt 12.4) eingehalten werden.

B3.4:

Die Zumutbarkeit der Belästigung bei Eisenbahnvorhaben ist gemäß dem UVP-G-2000 nach bestehenden, besonderen Immissionsvorschriften - der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) - zu beurteilen. Zur Einhaltung der unter Berücksichtigung der bahnbedingten Vorbelastung abgeleiteten Grenzwerte sind aktive und passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich und im Fachbeitrag Schalltechnik ersichtlich.

Durch die geplanten aktiven und passiven Maßnahmen im Gemeindegebiet von Ebreichsdorf wird die Einhaltung der abgeleiteten Grenzwerte, an den gemäß SchIV relevanten bestehenden Gebäuden die zumindest überwiegend Wohn- und Schlafzwecken dienen, sichergestellt. Die unter Beachtung der SchIV dimensionierten Lärmschutzmaßnahmen sind im Fachbeitrag Schalltechnik, unter anderem im Anhang Schalltechnik (Ordnungsnummer 508) als "Übersicht der aktiven Lärmschutzmaßnahmen", zusammengestellt.

Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind unter Beachtung der gesetzlichen Bestimmungen nicht begründbar.

Die Trasse des vorliegenden Projektes folgt den Empfehlungen des in der Region ausgearbeiteten und seitens der betroffenen Gemeinden beschlossenen „Kleinregionalen Rahmenkonzeptes Region Ebreichsdorf“. Darin wurde die mögliche räumliche Entwicklung, die mit der Verlagerung und dem Ausbau der Pottendorfer Linie absehbar erscheint, dargestellt. Gleichzeitig ist diese kleinregionale Planung Grundlage für das Örtliche Entwicklungskonzept der Stadtgemeinde Ebreichsdorf in der geltenden Fassung.

In dem Örtlichen Entwicklungskonzept, das von der NÖ Landesregierung mit Bescheid vom 14.04.2015 genehmigt wurde, ist die gegenständliche Bahntrasse bereits berücksichtigt. Hierin ist die Möglichkeit der Ausweitung der gewidmeten Flächen dargestellt und die erforderlichen einzuhaltenden Rahmenbedingungen angeführt.

Fachliche Aussagen zu den zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne sind weiters im Rahmen des UV-GA zu treffen. Ein unmittelbares Genehmigungskriterium lässt sich daraus nicht ableiten. Allenfalls sind die beabsichtigten Nutzungen im Rahmen der Gesamtbewertung zu würdigen.

Zur Forderung die zukünftige Entwicklung von Ebreichsdorf zu berücksichtigen, ist aus rechtlicher Sicht auszuführen, dass nur bereits gesicherte Entwicklungen, zB schon genehmigte andere Vorhaben, berücksichtigt werden können und müssen. Unspezifische Entwicklungen, wie gewünschte Raumordnungsentwicklungen, können im Verfahren keine Berücksichtigung finden.

Zu dieser Forderung schließt sich die Projektwerberin im Übrigen den Aussagen der SV Stella und Kordina, abgegeben in der Verhandlung am 9.12.2015, an.

Zur Stellungnahme der APG vom 25.08.2015 [D1]:

Inhalt der gegenständlichen Einreichung ist nur die Kreuzung der 380 kV-Leitung Kainachtal – Wien SO der APG mit Pottendorfer Linie in ca. Bahn-km 20,65. Diesbezüglich wird die Oberleitung der Pottendorfer Linie (15 kV, 16 2/3 Hz) so ausgelegt (notfalls durch Verkabelung der Spitzenleitung), dass die erforderlichen Sicherheitsabstände laut ÖVE EN 50341 jedenfalls eingehalten werden.

Viele Punkte der Stellungnahme beziehen sich auf die Kreuzung der o. a. Leitung mit der geplanten Straßenüberführung einer Gemeindestraße in Bahn-km 20,424. Diese war Inhalt des Einreichprojektes 2009 (Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie, Abschnitt Hengersdorf – Münchendorf) und ist mit Bescheid BMVIT-820.301/0004-IV/SCH2/2014 eisenbahnrechtlich bewilligt. (Daher wurde diese Straßenüberführung im Einreichprojekt auch schwarz dargestellt.)

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

D1.3

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

Der Abstandsnachweis für die Einhaltung der Schutzabstände (Strecke und Brückenobjekt) wird in der Einlage 36/07.05 der Änderungseinreichung 2015 für PODONÖ 1 geführt.

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

Abschaltungen sind derzeit nicht vorgesehen.

D1.4

Allgemeiner Hinweis, weiterführende Forderungen werden in den Punkten D1.6, D1.7 und D1.8 beschrieben.

D1.5

Allgemeiner Hinweis, von Kunstbautenplanung keine weiterführenden Maßnahmen erforderlich.

D1.6

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

D1.7

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

D1.8

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

D1.9

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

Die gegenständliche Einreichung umfasst nur eine Grundsatzgenehmigung gemäß § 24f Abs. 9 UVP-G 2000. Um eisenbahnrechtliche Detailgenehmigung (= Baubewilligung) wird im nächsten Verfahrensschritt angesucht. Die Erfordernis allfälliger technischer Auflagen durch die Behörde ist somit erst in diesem zweiten Verfahrensschritt zu klären.

Zur Stellungnahme von Herrn Josef Ahorn vom 19.09.2015 [D2]:

D2.1

Der Einwender übersieht, dass es nicht Aufgabe der UVP ist, die umweltverträglichste Variante oder jene Variante einzureichen, die den Entwicklungszielen der Standortgemeinden in allen Belangen Rechnung trägt. Abgesehen davon handelt es sich bei den Themen „Trassenwahl und Raumordnung“ um keine subjektiv-öffentlichen Rechte einer Privatperson.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass der Ausbau und die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs auf der einen Seite und das Bereitstellen eines attraktiven Angebots für den schienengebundenen Güter- und Warenverkehr, zu einer deutlichen Entlastung der gesamten Umweltsituation beitragen.

Der Trassenwahl liegt eine umfangreiche Variantenuntersuchung zu Grunde (siehe Kapitel 2.2. der Umweltverträglichkeitserklärung, Ordnungsnummer 401), die aus unterschiedlichsten Aspekten, am aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik, zu einem optimierten Ergebnis geführt hat.

In der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE, Einlage 401) sind im Kapitel 2 „Andere geprüfte Lösungsmöglichkeiten“ die Trassenvarianten und das Trassenauswahlverfahren ausführlich beschrieben.

Die Verlängerung des Personentunnel Bf. Wampersdorf (Objekt PT05) nach Westen Richtung Erholungszentrum Weigelsdorf ist Projektbestandteil, auch wenn dieser außerhalb des eigentlichen Ausbaubereiches der Pottendorfer Linie liegt. (Diese Maßnahme ist in folgenden Unterlagen ersichtlich: Lagepläne Einlagen 215.5 und 215.7 sowie 251.2. Die Beschreibung findet sich in Einlage 211 unter Pkt. 3.6.1 auf S. 30 und in Einlage 251.1). Die Anbindung erfolgt an den bestehenden Wirtschaftsweg rechts der Bahn und über diesen an die B 16 (die Nutzung ist jedoch nur für den nichtmotorisierten Individualverkehr gedacht, eine Park & Ride-Anlage befindet sich gegenüber). Die Schaffung einer kurzen Rad- und Fußwegverbindung zum südwestlichen Ende des Erholungszentrums durch die Stadtgemeinde Ebreichsdorf sowie die Anordnung einer Bike & Ride-Anlage wäre aus Projektsicht jederzeit möglich, ist jedoch nicht Gegenstand des vorliegenden Projekts.

Grundsätzlich befindet sich die Bahnstation weiterhin im zentralen Bereich der Stadtgemeinde Ebreichsdorf, wird aber verlagert. Das führt dazu, dass sich die Erreichbarkeiten in mäßigem, aber merklichem Ausmaß verändern. Diese Verlagerung ist unter anderem einer deutlichen Entlastung des unmittelbaren Ortgebiets von Ebreichsdorf geschuldet. Mit der Aufwertung der Pottendorfer Linie und der neuen Bahnstation soll grundsätzlich ein starkes Zeichen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs in der gesamten Region gesetzt werden. Innerörtlich kann es zu deutliche kürzeren, teilweise aber auch zu längeren Distanzen in Bezug auf die Erreichbarkeit der Bahnstation kommen. Die zur Bahnstation führenden Wege sind allerdings für den Fuß- und Radverkehr adäquat ausgelegt, sodass trotz ggf. etwas längerer Distanzen eine gute Erreichbarkeit gewährleistet sein sollte.

Gemäß „Verkehrsuntersuchung“ der UVE (Ordnungsnummer 291, Kap. Verkehrsverlagerung durch geänderte Verkehrsmittelwahl) sind durch den neuen Bahnhof in Ebreichsdorf aufgrund der Attraktivitätssteigerung ein Fahrgastzuwachs und eine Veränderung in der Verkehrsmittelwahl zu erwarten. Die Fahrgastzunahme bewirkt einerseits eine Verlagerung von MIV-Fahrten auf die Bahn, andererseits bedeuten die Lage des Bahnhofs und die Auflassung der Haltestelle Weigelsdorf für den größeren Teil der im Einzugsbereich lebenden Fahrgäste längere Wege zum Bahnhof. Insgesamt werden durch den neuen Bahnhof täglich weniger PKW-km prognostiziert.

Die Infrastrukturkonzeption des Bahnhof Wien mit dem Bahnhof Wien Meidling sieht eine Durchbindung der Nahverkehrszüge der Pottendorfer Linie auf die Ostbahn vor. Eine Einbindung dieser Züge in die S-Bahn Stammstrecke ist auf Grund des Betriebs- bzw. Produktionsprogramm nicht möglich; daher ist für die Reiserelation von der Pottendorfer Linie auf die Stammstrecke ein Umsteigevorgang in Wien Meidling erforderlich.

In der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE, Einlage 401) sind im Kapitel 2 „Andere geprüfte Lösungsmöglichkeiten“ die Trassenvarianten und das Trassenauswahlverfahren ausführlich beschrieben.

D2.2:

Ein Zusammenwachsen der Ortsteile Ebreichsdorf und Weigelsdorf auf der einen Seite und Unterwaltersdorf auf der anderen Seite ist weder im Örtlichen Entwicklungskonzept der Stadtgemeinde Ebreichsdorf vorgesehen, noch ist es aufgrund der bestehenden verpflichtenden Siedlungs-

grenzen, die im Regionalen Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland (LGBl. 8000/85 idgF) verordnet sind, möglich.

In einem langen Entscheidungsprozess wurde die nun eingereichte Trasse in ihrer Lage fixiert, so dass sie, wie in obiger Einwendung ausgeführt, vorwiegend land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen beansprucht. Aus naturräumlicher Sicht ist aber darauf hinzuweisen, dass ein Europaschutzgebiet, das als Vogelschutzgebiet ausgewiesen ist, berührt wird. Ein Schutzgebiet, das gemäß der FFH-Richtlinie erlassen wurde, wird aber weder räumlich angetastet noch hinsichtlich allfälliger Fernwirkungen beeinflusst. Dies wurde sowohl im Fachbeitrag Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume (Ordnungsnummer 560) als auch in der beigelegten NVE (Ordnungsnummer 562) dargelegt.

Im Zuge des gegenständlichen Vorhabens der Eisenbahntrasse bleibt der dauerhafte Verbrauch von Waldflächen unter 1 % der gesamten vorhandenen Waldfläche je Katastralgemeinde. Die dauerhaft beanspruchten Waldflächen werden im Verhältnis 1:1 wiederaufgeforstet. Somit bleibt der Flächenverbrauch an Waldflächen gering.

Im gesamten Untersuchungsraum spielen landwirtschaftliche Nutzflächen eine bedeutende Rolle, weshalb im Zuge der Planung, insbesondere der Maßnahmenplanung ein sparsamer Umgang mit dieser Ressource fokussiert wurde. So wurde versucht, die Maßnahmenvorzugsflächen grundsätzlich trassennah umzusetzen und auch Rest- und Zwickelflächen sinnvoll zu nutzen.

Anteilig an der landwirtschaftlichen Nutzfläche des Untersuchungsraums ergibt sich durch das ggst. Vorhaben ein Flächenverbrauch von ca. 4,4 %. Daraus lässt sich ableiten, dass es keine Veränderungen der landwirtschaftlichen Produktion im Untersuchungsraum gibt, wenngleich es lokal natürlich zu einer hohen Eingriffswirkung kommt.

Durch das ggst. Bahnprojekt können Umwegfahrten und eine geänderte Organisation der Bewirtschaftung notwendig werden. Das Wegenetz und entsprechende Entschädigungen werden im Zuge der Grundeinlöse in Abstimmung mit den betroffenen Eigentümern abgegolten.

Im Fachbeitrag Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume (Ordnungsnummer 560) wurde nach sorgfältigen Kartierungsarbeiten dargelegt, dass im Bereich des ausgewählten Trassenbandes keine ökologisch hochwertigen Habitats vorhanden sind. Für die wenigen, im Vergleich zu anderen Bereichen der Feuchten Ebene naturschutzfachlich wenig bedeutenden Habitats von Tier- und Pflanzenarten wurden zur Minderung nachteiliger Vorhabenswirkungen entsprechende Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen, so dass aus der Sicht der Planung eine umweltverträgliche Trasse der zuständigen Behörde zur Bewilligung vorgelegt wird.

Insgesamt betreffen 67 % des Flächenverbrauchs, welcher durch die Umsetzung des ggst. Vorhabens induziert wird, natürliche Bodenstandorte. Da der Großteil der Böden im Bestand als hochwertig eingestuft wurde, wird ein sorgsamer Umgang mit dem Bodenmaterial im Zuge der Maßnahmenplanung definiert. Projektgemäß ist die Wiederverwendung von Bodenmaterial (sofern von der Qualität verwendbar) für die Rekultivierung vorgesehen. Die Wiederherstellung der Bodenstandorte (Lagerung, Aufbringung usw.) erfolgt gem. den gängigen Richtlinien und rechtlichen Vorgaben und ist Stand der Technik.

Die Verwertung und Ausgestaltung der Flächen der bestehenden Eisenbahntrasse ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Die aus dem Fachbeitrag Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume ausgearbeiteten Maßnahmen wurden sowohl im Maßnahmenplan verortet und im technischen Bericht zur Landschaftspflegerischen Begleitplanung (Ordnungsnummer: 581) detailliert beschrieben. Hier sind die Flächen direkt verortet oder in Form von Poolflächen lagemäßig in etwa angegeben. Im technischen Bericht zur Landschaftspflegerischen Begleitplanung sind darüber hinaus bereits detailliert die Entwicklungsziele für die geplanten Ausgleichsflächen definiert und die dafür vorgesehenen Pflanzungen (Wiesensaaten, Gehölzarten) sowie deren Pflege definiert. Aus dem Fachbeitrag Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume (Ordnungsnummer: 560) geht hervor, dass Ersatzflächen für beanspruchte Flächen im Vogelschutzgebiet nicht notwendig sind, da keine Reviere oder Brutstätten von Schutzgütern tangiert werden. Darüber hinaus ist noch einmal festzustellen, dass keine Flächen im Natura 2000 Gebiet, das gemäß der FFH-Richtlinie ausgewiesen wurde, tangiert werden.

Wie im forstrechtlichen Einreichoperat dargestellt, werden permanente und temporäre Rodungen mit Ersatzaufforstungen bzw. Wiederaufforstungen im Ausmaß von 1:1 ausgeglichen. Während permanente Rodungen aufgrund der Flächeninanspruchnahme des ggst. Vorhabens an anderer Stelle wieder aufgeforstet werden, werden temporär gerodete Flächen nach Fertigstellung des Vorhabens an gleicher Stelle wieder aufgeforstet. Die genaue Lage der Ersatzaufforstungsflächen ist dem Maßnahmenplan zu entnehmen.

Zur Stellungnahme von Herrn Klaus Kirstorfer vom 20.09.2015 [D3]:

D3.1:

Die Anlage von Feldwegen dient nicht dazu einen „Durchzugsverkehr“ zu schaffen, sondern die Zugänge zu Grundstücken nach dem Bau der Infrastrukturanlage zu gewährleisten, die sonst nicht möglich wäre. Im Übrigen handelt es sich beim Schutz vor der Störung des Ökosystems um kein subjektiv-öffentliches Recht eines Anrainers.

Dieser Durchlass liegt an keinem ausgewiesenen Gewässer, weshalb eine Aufrechterhaltung/Neuprojektierung eines Durchlasses an dieser Stelle als nicht zwingend notwendig erscheint.

Um die Trennwirkung der ggst. Bahntrasse zu mindern, wurden zahlreiche Querungshilfen geplant, die bereits im Facheitrag Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume (Ordnungsnummer 260 auf Seite 124) referiert sind. Übergänge sind sowohl im Bereich Hafnerbach bzw. beim Kleintierdurchlass bei km 21,000 möglich. Die geplanten Querungsmöglichkeiten sind aus tierökologischer Sicht ausreichend.

Tabelle 24: Als Projektbestandteil geplante Querungen.

Brückenobjekte	km	Lichte Höhe [m]	Lichte Weite [m]
Brücke über Hafnerbach	23,780	2,50	16,00
Brücke über Kalten Gang (inkl. Feldweg und Niederwilddurchgang)	24,800	2,00 – 2,25 – 3,5	4,40 – 10,00 – 2,00

Brückenobjekte	km	Lichte Höhe [m]	Lichte Weite [m]
Brücke über Piesting	25,617	3,50	72,00
Brücke über Fischa	28,100	1,00	27,60
Wirtschaftswegüberführungen			
Wirtschaftsweg	28,647	7,20	14,70
Wirtschaftsweg	29,928	7,70	30,5
Kleintierdurchlässe*			
Kleintierdurchlass	21,000	2,00	2,00
Kleintierdurchlass	26,500	2,00	2,00
Kleintierdurchlass	28,700	2,00	2,00
Kleintierdurchlass	28,800	2,00	2,00
Kleintierdurchlass	29,250	2,00	2,00
Kleintierdurchlass	29,370	2,00	2,00
Kleintierdurchlass	29,550	2,00	2,00

*Die Kleintierdurchlässe werden als Betonfertigteile mit offenem Boden und Lichtmaßen von 2,0 m Breite und 2,0 m Höhe ausgeführt.

Wie aus dem Regelquerschnitt (Ordnungsnummer 113) ersichtlich ist, weist die L 156 in den Dammbereichen eine befestigte Breite von 7,50 m (2 x 3,25 m Fahrstreifen und 2 x 0,50 m befestigter Seitenstreifen) auf. Die Leitschienen vorderkante befindet sich 0,25 m hinter den Fahrbahnrandern. Im Brückenbereich beträgt die Fahrbahnbreite ohnehin 8,00 m.

Somit ist die Forderung erfüllt und es werden die Breiten der Bestandsstrecke deutlich übertroffen, da die Breite zwischen den Leitschienen auf der Brücke über die A 3 beispielsweise nur 7,00 m beträgt.

Im Übrigen handelt es sich bei der „Befahrbarkeit von Straßen“ um kein subjektiv-öffentliches Recht eines Anrainers.

Zur Stellungnahme von Herrn Robert Mikschi vom 19.09.2015 [D4]:

D4.1:

Im Zuge der Erstellung des UVE-Fachbeitrags Schalltechnik wurden messtechnische Bestandsaufnahmen - gemäß der einschlägigen Ö-Normen S 5004 und S 5005 - im Rahmen der Vorprojekte bzw. der Trassenauswahl sowie ergänzenden Messungen im Spätherbst 2014 durchgeführt. Parallel zu den Messungen wurden Erhebungen von verkehrstechnisch relevanten Parametern wie Zugaufkommen, Zugarten und Zuglängen am bestehenden Bahnnetz im Untersuchungsbereich

vorgenommen. Zudem wurden die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten der Züge messtechnisch erhoben.

Die verwendeten Schalldruckpegelmessgeräte inklusive der dazugehörigen Messkette wurden an den Messpunkten mittels geeichter Prüfschallquelle (Kalibrator) vor und nach der Messung überprüft.

Nähere Details zu den Ist-Bestanderhebungen können dem Anhang Schalltechnik (Ordnungsnummer 508) entnommen werden

Die Zumutbarkeit der Belästigung bei Eisenbahnvorhaben ist gemäß dem UVP-G-2000 nach bestehenden, besonderen Immissionsvorschriften - der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) - zu beurteilen. Zur Einhaltung der unter Berücksichtigung der bahnbedingten Vorbelastung abgeleiteten Grenzwerte sind aktive und passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich und im Fachbeitrag Schalltechnik ersichtlich.

Durch die geplanten aktiven und passiven Maßnahmen im Gemeindegebiet von Ebreichsdorf wird die Einhaltung der abgeleiteten Grenzwerte sichergestellt. Die unter Beachtung der SchIV dimensionierten Lärmschutzmaßnahmen sind im Fachbeitrag Schalltechnik, unter anderem im Anhang Schalltechnik (Ordnungsnummer 508) als "Übersicht der aktiven Lärmschutzmaßnahmen", zusammengestellt.

Für den Siedlungsbereich EHZ Weigelsdorf sind aktive Maßnahmen mit einer Ausführungshöhe von bis zu 3 m über Schienenoberkante westlich der Bahnanlagen geplant. Zusätzliche objektseitige Schallschutzmaßnahmen zur Einhaltung der aus der bahnbedingten Vorbelastung abgeleiteten Grenzwerte sind an der Liegenschaft Mikschi (Schotterweg 22, Weigelsdorf) nicht erforderlich. Siehe dazu auch die Ergebnisse in den Tabellen 34 und 35 im Fachbeitrag Schalltechnik (Ordnungsnummer 505) sowie dem Ergebnis- und Maßnahmenplan (Ordnungsnummer 506).

Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind unter Beachtung der gesetzlichen Bestimmungen nicht begründbar.

Anzumerken ist, dass die Umweltverträglichkeitserklärung zum Abschnitt Ebreichsdorf ein Beweissicherungskonzept für die Bauphase, für den Bahnbetrieb sowie für die Anlagengeräusche beinhaltet. Zur Überprüfung der Immissionsgrenzwerte gemäß SchIV sowie der mittleren Spitzenpegel der lautesten Zuggattung sind entsprechende messtechnische Nachkontrollen vorgesehen.

D4.2:

Wie im Fachbeitrag Schalltechnik (Ordnungsnummer 505) im Kapitel 5.4.3 ersichtlich, wurden großflächige schalltechnische Untersuchungen ausgehend vom Verkehrsträger Straße durchgeführt. In diesem Zusammenhang wurde auch auf die Errichtung einer Straßenüberführung an der B 16 Wiener Straße eingegangen.

Es wurden Berechnungen gemäß RVS 04.02.11 durchgeführt und die veränderten Straßenverkehrsemissionen und -immissionen dargestellt, welche unter anderem durch veränderte

Verkehrsführungen, geänderte maßgebliche Geschwindigkeiten (Geschwindigkeitsreduktionen von derzeit $v_{zul.} = 100$ km/h auf künftig $v_{zul.} = 70$ km/h) und durch veränderte Ausbreitungsbedingungen - gegenständlich der Errichtung der Straßenüberführung B 16 - auftreten.

Aus den Berechnungen sowohl in Form von Rasterlärmkarten für den Freiraum ($h = 1,5$ m über Boden) als auch an Referenzpunkten ist ersichtlich, dass die geplante Straßenführung westlich der B16 (Richtung Siedlungsgebiet EHZ) zu keinen immissionsseitigen Veränderungen > 1 dB an den Betrachtungspunkten führt.

Es sind daher keine weiterführenden Maßnahmen, ausgehend von vorhabensbedingten Änderungen der Straßenverkehrsimmissionen, in Richtung EHZ Weigelsdorf erforderlich.

Im Vergleich zu den anderen vorgesehenen Unterführungen im Projektgebiet besteht hier der „Nachteil“, dass sich die Gleise nicht mehr in halbhoher Lage sondern bereits annähernd in Niweaulage befinden und somit eine sehr tiefe Grundwasserwanne notwendig wäre.

Würde die momentan für die Brückenlösung gewählte Trasse für eine Unterführung beibehalten werden, bestünde der große Nachteil, dass die Grundwasserwanne aufgrund der aufrecht zu erhaltenden Sichtbeziehungen extrem breit ausgeführt werden müsste.

Würde als Trasse für die Unterführung hingegen den Verlauf der bestehenden Straße gewählt werden, würden Probleme mit der Verkehrsaufrechterhaltung während der Bauzeit (Straßensperre oder zumindest neue EK notwendig) entstehen. Der Baubereich (z.B. Bohrpfahlarbeiten) würde sehr nahe an die bestehende Bebauung heranrücken und letztendlich müsste das Wannenaufbauwerk aufgrund der aufrechtzuerhaltenden Querverbindungen auch noch eine sehr große Länge aufweisen.

Die Beschreibung der im gegenständlichen Projektgebiet vorherrschenden Grundwasserverhältnisse sowie eine Darstellung der möglichen Auswirkungen des geplanten Bauvorhabens auf das hydrogeologische Umfeld bzw. bestehende Grundwassernutzungen ist im Umweltfachbeitrag Geotechnik und Hydrogeologie, Ordnungsnummer 565 bis 565.15, enthalten.

Der behauptete Eingriff ins Grundwasser spiegelt im Übrigen kein subjektiv-öffentliches von Anrainern wider.

D4.3:

Sowohl im Fachbeitrag Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume (Ordnungsnummer 560) als auch in der beigelegten Naturverträglichkeitserklärung (Ordnungsnummer 562) wurden die Wirkungen auf das angesprochene Vogelschutzgebiet detailliert behandelt. Dabei wurde festgestellt, dass keine im Vogelschutzgebiet ausgewiesenen Schutzgüter erheblich beeinträchtigt bzw. definierte Erhaltungsziele verunmöglicht werden.

Die (behaupteter Maßen fehlende) Naturverträglichkeitsprüfung spiegelt im Übrigen kein subjektiv-öffentliches Recht von Anrainern wider.

Zur Stellungnahme von Frau Ingrid Bartmann vom 17.09.2015 [D5]:

D5.1

Das UVP-Verfahren dient nicht der Beurteilung von behaupteten Eingriffen in den Wert von Liegenschaften. Abgesehen davon ist die bloße Wertminderung zu dulden. Nur ein Eingriff, der einer Substanzwertvernichtung gleichkommt, wäre zu quantifizieren – dies aber in einem gesonderten Verfahren (Enteignungs-/Entschädigungsverfahren).

Im Übrigen wird auf die Erörterung in der Allgemeinen Stellungnahme verwiesen.

Zur Stellungnahme von Frau Ingrid und Herrn Wolfgang Bartmann vom 17.09.2015 [D6]:

D6.1:

Ziel der Trassierung war es, einerseits einen möglichst großen Abstand zur bestehenden Bebauung und somit möglichst guten Schallschutz für die Wohnbevölkerung zu erreichen, und andererseits den Abstand zur zukünftigen Haltestelle so gering zu halten, dass die Erreichbarkeit zu Fuß oder per Rad akzeptabel ist. Daher wurde die Trasse in jenen Korridor zwischen Ebreichsdorf und Unterwaltersdorf gelegt, der gemäß Flächenwidmungsvorgaben der NÖ-Landesregierung von Siedlungen frei zu halten ist.

Zwangspunkte waren unter anderem

- eine Maximalgeschwindigkeit von 200 km/h
- die Einbindung in den bestehenden Bahnhof Wampersdorf
- keine Berührung des bestehenden Teiches bei km 29,5
- eine möglichst kurze Querung des Waldstückes nördlich der Piesting bei km 25,6
- möglichst eine gerade Trassenführung im Bahnhofsbereich (inkl. aller Weichen).

Somit sind unter Erfüllung aller Randbedingungen die Freiheiten der Trassenführung deutlich beschränkt. Zur Ausgewogenheit der Trassenwahl ist anzumerken, dass versucht wurde ein gewichtetes Mittel der zumutbaren Belastung derart zu finden, dass zu größeren Siedlungsbereichen mehr Abstand eingehalten wurde als zu Einzelobjekten.

Die minimalen Abstände bestehender Wohngebäude zur nächsten neuen Gleisachse betragen:

- Siedlung Piestingau 320 m
- Mitterfeldzeile 436 m
- Unterwaltersdorf 250 m
- Pollirmühlstraße 220 m
- Raaber Mühle 185 m (Einzelobjekt)

Mit dem zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie wird die Bahntrasse unter anderem im Sinne einer Verbesserung der Lärmsituation für die Betroffenen aus dem dicht verbauten Siedlungsgebiet herausverlagert. Dabei wurde versucht darauf zu achten, dass die Trassenwahl möglichst geringe neue Verlärmung hervorruft. Die verbleibende Lärmbelastung wird mit zusätzlichen Maßnahmen, wie Lärmschutzwände oder Lärmschutzfenster weiter reduziert.

Die Einwender übersehen, dass es nicht Aufgabe der UVP ist, die umweltverträglichste Variante oder jene Variante einzureichen, die den Entwicklungszielen der Standortgemeinden in allen Belangen Rechnung trägt. Abgesehen davon handelt es sich bei den Themen „Trassenwahl und Raumordnung“ um keine subjektiv-öffentlichen Rechte von Anrainern.

Das UVP-Verfahren dient nicht der Beurteilung von behaupteten Eingriffen in den Wert von Liegenschaften. Abgesehen davon ist die bloße Wertminderung irrelevant. Nur ein Eingriff, der einer Substanzwertvernichtung gleichkommt, wäre zu quantifizieren – dies aber in einem gesonderten Verfahren (Enteignungs-/Entschädigungsverfahren).

Im Übrigen wird auf die Erörterung in der Allgemeinen Stellungnahme verwiesen.

Das Wannengebäude der Straßenunterführung endet etwa 60 m von der Bahntrasse entfernt in etwa 190 m Distanz zum nächst gelegenen Wohngebäude an der B60. Das Wannengefälle beträgt etwa 1,5 %. Dies entspricht etwa der Größenordnung der Neigungsvariabilität der KFZ-Scheinwerfer infolge von Fahrtbewegung, Straßenunebenheiten u.dgl. In Hinblick auf die große Entfernung und die geringen Neigungsunterschiede sind Beeinträchtigungen durch Blendung, die über das derzeitige Ausmaß hinausgehen, nicht zu erwarten.

Nicht erkennbar ist, in welchem Recht die Einwender durch Blendung des PKW/LKW-Verkehrs beeinträchtigt zu sein glauben.

Die Zumutbarkeit der Belästigung bei Eisenbahnvorhaben ist gemäß dem UVP-G-2000 nach bestehenden, besonderen Immissionsvorschriften - der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) - zu beurteilen. Zur Einhaltung der unter Berücksichtigung der bahnbedingten Vorbelastung abgeleiteten Grenzwerte sind aktive und passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich und im Fachbeitrag Schalltechnik ersichtlich.

Durch die geplanten aktiven und passiven Maßnahmen im Gemeindegebiet von Ebreichsdorf wird die Einhaltung der abgeleiteten Grenzwerte sichergestellt. Die unter Beachtung der SchIV dimensionierten Lärmschutzmaßnahmen sind im Fachbeitrag Schalltechnik, unter anderem im Anhang Schalltechnik (Ordnungsnummer 508) als "Übersicht der aktiven Lärmschutzmaßnahmen", zusammengestellt.

Auf Höhe der genannten Liegenschaft Bartmann sind aktive Maßnahmen mit einer Ausführungshöhe von 2 m über Schienenoberkante östlich der Bahnanlagen geplant. Zusätzliche objektseitige Schallschutzmaßnahmen zur Einhaltung der aus der bahnbedingten Vorbelastung abgeleiteten Grenzwerte sind an der Liegenschaft Bartmann (Pollirmühlstraße 22, Unterwaltersdorf) nicht erforderlich. Siehe dazu auch die Ergebnisse in den Tabellen 34 und 35 im Fachbeitrag Schalltechnik (Ordnungsnummer 505) sowie dem Ergebnis- und Maßnahmenplan (Ordnungsnummer 506).

Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind unter Beachtung der gesetzlichen Bestimmungen nicht begründbar.

Anzumerken ist, dass die Umweltverträglichkeitserklärung zum Abschnitt Ebreichsdorf ein Beweissicherungskonzept für die Bauphase, für den Bahnbetrieb sowie für die Anlagengeräusche beinhaltet. Zur Überprüfung der Immissionsgrenzwerte gemäß SchIV sowie der mittleren Spitzenpegel der lautesten Zuggattung sind entsprechende messtechnische Nachkontrollen vorgesehen.

Zur Stellungnahme von Frau Margarita Kitzmüller vom 21.09.2015 [D7]:

D7.2 bis D7.6:

Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG ist zu og Stellungnahme festzuhalten, dass sich der Verwaltungsgerichtshof zur Frage des maßgeblichen Ortes für die Beurteilung der Lärmbelastung in seinem Erkenntnis VwGH 2011/03/0160 vom 19.12.2013 explizit auf die Beurteilung von unzumutbaren Immissionen aufgrund des Baustellenlärms bezieht, da in diesem Fall die aus dem Vorhaben für die Bauzeit resultierenden Lärmimmissionen nicht dem Anwendungsbereich der Verordnung des Bundesministers für öffentlich Wirtschaft und Verkehr über Lärmschutzmaßnahmen bei Haupt-, Neben- und Straßenbahnen (SchIV), BGBl Nr 415/1993 unterliegen. Zudem hält der VwGH in diesem Erkenntnis fest, dass für die Beurteilung von Schallimmissionen aufgrund des Schienenverkehrs (Zugverkehrs) zu Recht die Bestimmungen über die SchIV anzuwenden sind. Die im gegenständlichen Vorhaben durchgeführten Messungen und Berechnungen der Schallimmissionen erfolgten daher zu Recht nach den Grundsätzen der SchIV und den darin vorgesehenen objektseitigen Bezugspunkten.

In seiner Entscheidung vom 9.9.2015, 2013/03/0120, hat der VwGH seine Judikaturlinie insofern ergänzt, als er ausgesprochen hat:

„Ergibt sich dann in diesem Zusammenhang bei einem Vorhaben wie dem vorliegenden 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.“

Eine Messung ist daher nur dort durchzuführen, wo die Werte derart knapp an Schwellen liegen, dass durch eine Messung und eine allenfalls minimale Änderung andere Maßnahmen ausgelöst werden können. Aufgrund der relativen Erhöhung des Lärmpegels bei der Einwenderin, fällt die Beurteilung bereits unter die strengste Kategorie der SchIV. Insofern ist eine Auswirkung als ausgeschlossen anzusehen, weil strengere Maßnahmen rechtlich nicht möglich sind – abgesehen davon, dass sie auch technisch nicht zielführend sind (siehe unten).

Die im Projekt vorgesehenen objektseitigen Maßnahmen zur Lärmminimierung entsprechen dabei allen gesetzlichen Vorschriften und ist das Vorhaben sohin nach dem Regime des UVP-G 2000 genehmigungsfähig.

Im Zuge der Erstellung des UVE-Fachbeitrags Schalltechnik wurden messtechnische Bestandsaufnahmen im Rahmen der Vorprojekte bzw. der Trassenauswahl sowie ergänzenden Messungen im Spätherbst 2014 durchgeführt, wobei parallel zu den Messungen auch die Zugarten, -längen und Zuggeschwindigkeiten exakt erhoben wurden.

Aufbauend darauf wurde die Messsituation im Rechenmodell nachgestellt und es wurden Anpassungen des Rechenmodells (Kalibrierung) an die Messergebnisse durchgeführt. Da es sich bei Messungen immer um Momentaufnahmen handelt, wurde in weiterer Folge der Ist-Zustand auf

Basis des derzeitigen Betriebsprogrammes und unter Berücksichtigung der jeweiligen Zugarten und zulässigen Geschwindigkeiten rechnerisch ermittelt. Es handelt sich also um eine auf Messungen basierende rechnerische Ermittlung des Ist-Zustandes, welche in dieser Form dem Stand der Technik entspricht. Der Vorteil dieser Vorgehensweise liegt darin, dass für jeden beliebigen Betrachtungspunkt im Untersuchungsraum Ergebnisse - für derzeitige aber auch künftige und demnach aktuell nicht messbare Betrachtungsfälle - vorliegen.

Dem Umfang des Untersuchungsrahmens und -raumes angepasst wurden messtechnische Erhebungen der schalltechnischen Ist-Situation vorgenommen. Eine weitere Ausdehnung der messtechnischen Erhebungen würde aus schalltechnischer Sicht zu keinen weiteren Maßnahmen oder anderen Ergebnissen führen. Die in der UVE gewählte Vorgangsweise mit messbasierenden Prognosen ist somit als problemadäquate Herangehensweise zu beurteilen und entspricht auch der ÖAL-Richtlinie Nr. 3, welche diesbezüglich zweifelsfrei auch den Stand der Technik darstellt.

Sämtliche schalltechnischen Berechnungen wurden unter Anwendung facheinschlägiger Normen und Richtlinien durchgeführt und es wurde dabei dem Stand der Technik entsprechend generell eine Mitwindsituation unterstellt. Das heißt, dass von jedem Abschnitt einer Schallquelle zu jedem Immissionspunkt Mitwind angenommen wird. Da dies in der Natur nicht vorkommen kann, handelt es sich um eine Worst-Case-Betrachtung, da die Prognosen somit aus Sicht möglicher Betroffener jedenfalls auf der sicheren Seite liegen.

Die Zumutbarkeit der Belästigung bei Eisenbahnvorhaben ist gemäß dem UVP-G 2000 nach bestehenden, besonderen Immissionsvorschriften - der Schienenverkehrslärm- Immissionsschutzverordnung (SchIV) - zu beurteilen.

Im Rahmen der gegenständlichen UVE wurde neben der Beurteilung der Immissionen ausgehend vom Schienenverkehr gemäß der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung - SchIV auf die Empfehlung aus der „Studie der Verkehrslärmauswirkungen im Freien und vergleichsweise in Räumen bei gekippten und bei geschlossenen Fenstern, Untersuchung der Unterschiede von Schienenverkehrslärm zu Straßenverkehrslärm zur schalltechnischen und humanmedizinischen Beurteilung des „Schienenbonus““, erstellt durch Univ. Prof. Dr. Manfred Neuberger (Facharzt für Innere Medizin, Arbeitsmedizin, Hygiene und Präventivmedizin) und Ing. Erich Lassnig (Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für Lärmschutz), hinsichtlich der zusätzlichen Festlegungen in Bezug auf den mittleren Spitzenpegel der lautesten Zuggattungen, eingegangen. Die Ergebnisse an den Referenzrechenpunkten können dem Kapitel 5.4.4 "Mittlere Spitzenpegel der lautesten Zuggattung" im Fachbeitrag Schalltechnik, die aus den Gebäudelärmkartenberechnungen abgeleiteten passiven Schallschutzmaßnahmen dem Ergebnis- und Maßnahmenplan entnommen werden.

Die Planungsparameter zum Bahnaufkommen (Zugart, Zuganzahl, Zuglänge) und zu den maßgeblichen Geschwindigkeiten wurden berücksichtigt. Überdies wurde auch der mittlere Spitzenpegel der lautesten Zuggattung in der Maßnahmenplanung berücksichtigt.

Die gültigen Grenzwerte gemäß der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) betragen $L_{r,Tag} = 65$ dB bzw. $L_{r,Nacht} = 55$ dB. Unter Berücksichtigung der bahnbedingten Vorbelastung bei Anwendungsfällen im Rahmen der SchIV kann ein "um bis zu 5 dB" strengerer Grenzwert

erforderlich werden. Diesem Umstand wurde bei den gegenständlichen Berechnungen Rechnung getragen. Gemäß der durchgeführten Grenzwertableitung für das Objekt „Raabmühle“, EZ 69, KG Ebreichsdorf ergibt sich ein maßgeblicher Grenzwert von 60 dB zur Tages- und 50 dB zur Nachtzeit.

Die zu erwartenden bahnbedingten Immissionsprognosen am Objekt „Raabmühle“ lassen mit bis zu 59 dB nachts eine Überschreitung der aus der bahnbedingten Vorbelastung abgeleiteten Grenzwerte ebenso erwarten, wie die Überschreitung des Prüfkriteriums für den mittleren Spitzenpegel der lautesten Zuggattung. Demnach sind objektseitige Schallschutzmaßnahmen zur Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte erforderlich und in den Einreichunterlagen ersichtlich.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von bahnseitigen Lärmschutzwänden sind gemäß Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) nur dann umzusetzen, wenn das sogenannte Wirtschaftlichkeitskriterium erfüllt ist. Da dies im gegenständlichen Fall (Einzelobjekt) im Bereich der Raabmühle nicht der Fall ist, sind in der Umweltverträglichkeitserklärung objektseitige Schallschutzmaßnahmen zur Einhaltung der aktuell gültigen gesetzlichen Bestimmungen (SchIV) vorgesehen.

Bei den auf messtechnischen Untersuchungen basierenden Berechnungen wurden neben den Betriebsdaten für die einzelnen Betrachtungsfälle (Bestand, Nullvariante, Prognose) auch sämtliche Elemente am Ausbreitungsweg wie zum Beispiel bestehende oder künftige Lärmschutzmaßnahmen oder auch Gebäude als schirmende aber auch reflektierende Objekte berücksichtigt.

Zur Vermeidung von Reflexionserscheinungen weisen sämtliche im Untersuchungsbereich zu errichtenden Lärmschutzwände jedenfalls bahnseitig eine hochabsorbierende Ausführung der Lärmschutzwandelemente auf. In Bereichen, in welchen im Nahbereich parallel zur Lärmschutzwand Straßen verlaufen, ist eine beidseitig hochabsorbierende Ausführung entsprechend der Umweltverträglichkeitserklärung erforderlich und vorgesehen. Die Ausführung der Lärmschutzwand muss in jedem Fall fugendicht sein und entsprechend den Richtlinien ein Schalldämmmaß von mindestens 27 dB aufweisen.

Das Projekt ist so dimensioniert und durch aktive und passive Schallschutzmaßnahmen abgesichert (z.B. wurden alle Berechnungen unter der Annahme eines „worst case“ durchgeführt, beispielsweise ständige „Mitwindbedingungen“), dass es durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen und die Erhöhung der Geschwindigkeit der Züge zu keiner Gefährdung der Gesundheit durch Lärmimmissionen kommen wird.

Zusätzlich dazu ist, laut Umweltverträglichkeitserklärung zum Abschnitt Ebreichsdorf, ein Beweissicherungskonzept für die Bauphase, für den Bahnbetrieb sowie für die Anlagengeräusche beinhaltet. Zur Überprüfung der Immissionsgrenzwerte gemäß SchIV sowie der mittleren Spitzenpegel der lautesten Zuggattung sind entsprechende messtechnische Nachkontrollen vorgesehen.

Für den Vergleich des Betriebsprogramms in der Prognose für 2025 im Streckenabschnitt Abzweigung Achau - Ebreichsdorf NEU ist für im Betriebsprogramm Bestand der Streckenabschnitt Wien Blumental - Wampersdorf heranzuziehen.

Ein Freiraumschutz besteht für das Objekt nicht, weil die SchIV als besondere Immissionsschutzvorschrift mit einem objektseitigen Lärmschutz das Auslangen findet und insofern als *lex specialis* allfälligen gewerberechtlichen Regeln derogiert.

Die Projektwerberin erklärt sich dazu bereit, dass sie, wie ausgeführt, trotz Fehlens einer rechtlichen Verpflichtung hierzu, freiwillig eine Bestandslärmmessung durchführt und in das eisenbahnrechtliche Detailgenehmigungsverfahren aufnimmt.

D7.7:

Aufgrund der durchgeführten Untersuchungen ergibt sich, dass die Bahnerschütterungen in der Entfernung der Raaber Mühle keine spürbaren Immissionen hervorrufen werden (vgl. Fachbeitrag Erschütterungen und Sekundärschall, Abbildung 7-4). Dies gilt auch für die Baustellenerschütterungen (vgl. Fachbeitrag Abbildung 7-1 und Abschnitt 7.1.4).

Nach den Angaben des Erstellers des Fachbeitrags „Erschütterungen“ sind die Erschütterungen durch den Bau und durch den Betrieb der Bahnlinie unterhalb der Fühlbarkeitsschwelle. Aus humanmedizinischer Sicht ist eine Beeinträchtigung der Gesundheit durch aus dem Bau und dem Betrieb des Projektes hervorgerufene Erschütterungen daher ausgeschlossen.

D7.8:

Im Zuge der Bauarbeiten wird es im Kalten Gang temporär zu einer Erhöhung der Trübstoff- und Feinsedimentfrachten kommen. Diese sind nicht gänzlich zu verhindern, werden aber durch entsprechende Maßnahmen minimiert. So wird das Befahren der Gewässersohle mit Baufahrzeugen unterbleiben, Wässer aus Wasserhaltungen werden in Absetzbecken gereinigt und insbesondere werden Baumaßnahmen, die starke Trübungen verursachen, außerhalb der Laichzeiten durchgeführt. Da die Baumaßnahmen zeitlich begrenzt sind, wird es aufgrund der vorübergehenden Störung zu keinen nachhaltigen Auswirkungen auf den Gewässerzustand kommen. Auch eine Verschlechterung des ökologischen Zustandes kann ausgeschlossen werden. Die bei Einhaltung der Maßnahmen zu erwartenden kurzzeitigen Trübungen im Zusammenhang mit den Bauarbeiten sind in ihrer Wirkung mit natürlich auftretenden Trübungen bei Regenereignissen vergleichbar und für die aquatische Flora und Fauna jedenfalls tolerierbar, da die Organismen hinsichtlich ihrer Physiologie und ihres Verhaltens an diese Verhältnisse angepasst sind. Im Zuge von Abschwemmungen durch Niederschlagsereignisse oder auch im Zuge von Hochwasserereignissen können natürlicherweise kurzzeitig Partikelfrachten mit bis zu > 100 g/l auftreten (Petz-Glechner 1999).

Da sich die kurzzeitig auftretenden Trübungen auch bei Einhaltung aller Maßnahmen nicht verhindern lassen, wird es für die Ausübung der Fischerei und der Fischzucht eventuell zu Beeinträchtigungen kommen. Daraus resultierende Verluste können über Ausgleichszahlungen abgegolten werden. Die Feststellung und Beurteilung derartiger Ansprüche ist allerdings nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens.

Eine allfällige Beeinträchtigung der Gewässerökologie stellt kein subjektiv-öffentliches Recht von Anrainern dar. Soweit die Einwendung als Eingriff in ein Fischereirecht zu verstehen ist, handelt es sich dabei um keinen Genehmigungstatbestand, sondern allenfalls um einen vermögensrechtlichen Nachteil (§ 15 WRG).

D7.9:

Die Hausbrunnen auf den Grundstücken 626 und 627, KG Ebreichsdorf, wurden im Rahmen der Nutzungserhebung unter der Bezeichnung ED100a bzw. ED100b aufgenommen. Entsprechend den Ergebnissen der Nutzungserhebung kommen die beiden vorgenannten Brunnenanlagen in einer Entfernung von mehr als 150 m zu den gegenständlichen Baumaßnahmen zu liegen.

Wie im Fachbericht Geotechnik und Hydrogeologie, Ordnungsnummer 565, beschrieben, sind in der Bauphase grundsätzlich qualitative Beeinträchtigungen des hydrogeologischen Umfeldes durch das Zusickern getrübler Bauwässer bei Erdbewegungen bzw. Aushubarbeiten sowie bei Fundierungsarbeiten nicht auszuschließen. Infolge der retardierenden Funktion der ungesättigten Bodenzone bzw. aufgrund der natürlichen Filter- bzw. Pufferwirkung des Grundwasserleiters bleibt die Reichweite der vorgenannten möglichen Beeinträchtigungen auf den engen Abstrombereich der Baumaßnahmen von wenigen Zehnermetern (\leq ca. 50 m) begrenzt.

Mit einer Beeinflussung der vorangeführten Hausbrunnen ist somit nicht zu rechnen.

Die geplante Querung des Kalten Ganges befindet sich ca. 260 m bachaufwärts der bestehenden Wasserkraftanlage von Frau Kitzmüller (Gst.-Nr. 626). Laut Wasserbuch ist die zugehörige Stauanlage bzw. Wasserentnahme ca. 62 m oberhalb des Kraftwerkes bzw. ca. 200 m unterhalb der geplanten Querung.

Sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase kommt es zu keiner Bachumleitung oder Bachwasserentnahme, sodass keine negativen Veränderungen der Wassermengen im Kalten Gang zu erwarten sind.

Eine Beeinflussung des Kraftwerksbetriebes wird somit nicht erwartet.

D7.10:

Die Länge bzw. vielmehr die Lage der Eisenbahnstrecke im Vogelschutzgebiet wurde so gewählt, dass keine Schutzgüter (hier Vögel des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie) erheblich beeinträchtigt werden bzw. in der Verordnung zum Vogelschutzgebiet definierten Erhaltungsziele verunmöglicht werden. Diese beiden Komponenten haben u.a. auch die Länge der Trasse definiert bzw. verursacht.

Ein allfälliger Eingriff in ein Naturschutzgebiet, stellt keinen Eingriff in ein subjektiv-öffentliches Recht von Anrainern dar.

USG meint Untersuchungsgebiet oder Untersuchungsraum. Bezüglich des Eisvogels ist festzuhalten, dass mittels Kameras die maßgeblichen Gewässerquerungen über lange Zeiträume beobachtet und zusätzlich zahlreiche Begehungen und Vogelkartierungen durchgeführt wurden, wobei der Eisvogel nie beobachtet werden konnte.

Ein allfälliger Eingriff in eine geschützte Art, stellt keinen Eingriff in ein subjektiv-öffentliches Recht von Anrainern dar.

D7.11:

Der Einwand, wonach es sich bei der Raaber Mühle um ein „besonders schützenswertes historisches Gebäude“ handelt, ist insofern unzutreffend, da es weder vom Bundesdenkmalamt noch von anderen befugten Behörden als ein solches eingestuft worden ist. Ebenfalls ist die Feststellung, dass „es sich um ein seit Jahrhunderten nachweisbares“ Gebäude handelt nicht korrekt. Die Mühle in ihrer heutigen Form ist weder in der franziszeischen Landesaufnahme (erstellt zwischen 1806 und 1869) noch im franziszeischen Kataster von 1819 verzeichnet, sondern erst in späteren Aufnahmen (frühestens in der franzisco-joephinischen Landesaufnahme zwischen 1869 und 1887).

Auf Grund der durchgeführten Untersuchungen ergibt sich, dass weder Baustellenerschütterungen (siehe Fachbeitrag Erschütterungen und Sekundärschall, Abbildung 7-1) noch die des Bahnverkehrs (vergl. Fachbeitrag, Abschnitt 7.2.2.4) geeignet sind, an einem Bauwerk in dem Entfernungsbereich der Raaber Mühle Schäden zu verursachen. Dies gilt für Gebäude aller Anfälligkeitsklassen nach ÖNORM S 9020.

Ein allfälliger Eingriff in Denkmalschutz, stellt keinen Eingriff in ein subjektiv-öffentliches Recht von Anrainern dar.

Bloße Wertminderungen stellen kein geschütztes subjektiv-öffentliches Recht dar. Bloß eine Substanzwertvernichtung wäre zu berücksichtigen. Allerdings kann auch eine Substanzwertvernichtung eine Genehmigung nicht verhindern, sondern ist darüber ein gesondertes Verfahren (Entschädigungsverfahren) durchzuführen.

Im Übrigen wird auf die Erörterung in der Allgemeinen Stellungnahme verwiesen.

D7.12:

Zur Auseinandersetzung mit diesem Teil der Stellungnahme wird aus schalltechnischer Sicht auf die Ausführungen zu Punkt D7.1 verwiesen.

Anzumerken ist, dass die Umweltverträglichkeitserklärung zum Abschnitt Ebreichsdorf ein Beweissicherungskonzept für die Bauphase, für den Bahnbetrieb sowie für die Anlagengeräusche beinhaltet. Zur Überprüfung der Immissionsgrenzwerte gemäß SchIV sowie der mittleren Spitzenpegel der lautesten Zuggattung sind entsprechende messtechnische Nachkontrollen vorgesehen.

Zur Trassenwahl:

Ziel der Trassierung war es, einerseits einen möglichst großen Abstand zur bestehenden Bebauung und somit möglichst guten Schallschutz für die Wohnbevölkerung zu erreichen, und andererseits den Abstand zur zukünftigen Haltestelle so gering zu halten, dass die Erreichbarkeit zu Fuß oder per Rad akzeptabel ist. Daher wurde die Trasse in jenen Korridor zwischen Ebreichsdorf und Unterwaltersdorf gelegt, der gemäß Flächenwidmungsvorgaben der NÖ-Landesregierung von Siedlungen frei zu halten ist.

Zwangspunkte waren unter anderem

- eine Maximalgeschwindigkeit von 200 km/h

- die Einbindung in den bestehenden Bahnhof Wampersdorf
- keine Berührung des bestehenden Teiches bei km 29,5
- eine möglichst kurze Querung des Waldstückes nördlich der Piesting bei km 25,6
- möglichst eine gerade Trassenführung im Bahnhofsbereich (inkl. aller Weichen).

Somit sind unter Erfüllung aller Randbedingungen die Freiheiten der Trassenführung deutlich beschränkt. Zur Ausgewogenheit der Trassenwahl ist anzumerken, dass versucht wurde ein gewichtetes Mittel der zumutbaren Belastung derart zu finden, dass zu größeren Siedlungsbereichen mehr Abstand eingehalten wurde als zu Einzelobjekten.

Die minimalen Abstände bestehender Wohngebäude zur nächsten neuen Gleisachse betragen:

- Siedlung Piestingau 320 m
- Mitterfeldzeile 436 m
- Unterwaltersdorf 250 m
- Pollirmühlstraße 220 m
- Raaber Mühle 185 m (Einzelobjekt)

Zum Oberbau:

Es sind gemäß dem neuesten Stand der Technik Schwellen mit Kunststoffbesohlung vorgesehen sowie Gleisbettmatten auf Brücken (s. Technischer Bericht Streckenplanung, Einlage 211, S. 18, Pkt. 3.4.1).

Zur Stellungnahme von Frau Maria Theresia Melchior vom 19.09.2015 [D8]:

D8.1:

Der Verlauf der Trasse wurde aus naturschutzfachlicher Sicht auf seiner gesamten Länge sehr sorgfältig geplant, so dass Projektwirkungen auf Schutzgüter insbesondere im angesprochenen Vogelschutzgebiet auf ein absolutes Minimum gesenkt werden konnten. Demgemäß treten keine erheblichen Auswirkungen auf die definierten Schutzgüter auf. Darüber hinaus werden die definierten Erhaltungsziele nicht verunmöglicht.

Es ist unwidersprochen, dass mit dem Bau der neuen Trasse der Pottendorfer Linie Boden in Anspruch genommen wird, der bis dahin vornehmlich der Landwirtschaft zur Verfügung stand. Zu bedenken wäre dabei, dass die Verlagerung der Trasse gleichzeitig hochwertigen Boden auf der alten, in Zukunft nicht mehr benötigten Trasse freigibt. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass der Ausbau und die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs auf der einen Seite und das Bereitstellen eines attraktiven Angebots für den schienengebundenen Güter- und Warenverkehr, zu einer deutlichen Entlastung der gesamten Umweltsituation beitragen. Der Trassenwahl liegt eine umfangreiche Variantenuntersuchung zu Grunde (siehe Kapitel 2.2. der Umweltverträglichkeitserklärung, Ordnungsnummer 401), die aus unterschiedlichsten Aspekten, am aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik, zu einem optimierten Ergebnis geführt hat.

Im Zuge des ggst. Vorhabens der Eisenbahntrasse bleibt der dauerhafte Verbrauch von Waldflächen unter 1 % der gesamten vorhandenen Waldfläche je Katastralgemeinde. Der Flächenverbrauch an Waldflächen ist somit sehr gering. Darüber hinaus werden alle Rodungen 1:1 wieder aufgeforstet.

Im gesamten Untersuchungsraum spielen landwirtschaftliche Nutzflächen eine bedeutende Rolle, weshalb im Zuge der Planung, insbesondere der Maßnahmenplanung ein sparsamer Umgang mit dieser Ressource fokussiert wurde. So wurde versucht, die Maßnahmenvorzugsflächen grundsätzlich trassennah umzusetzen und auch Rest- und Zwickelflächen sinnvoll zu nutzen.

Anteilig an der landwirtschaftlichen Nutzfläche des Untersuchungsraums ergibt sich durch das ggst. Vorhaben ein Flächenverbrauch von ca. 4,4 %. Daraus lässt sich ableiten, dass es keine Veränderungen der landwirtschaftlichen Produktion im Untersuchungsraum gibt, wenngleich es lokal natürlich zu einer hohen Eingriffswirkung kommt.

Im Übrigen stellt „Bodenschutz“ weder ein subjektiv-öffentliches Recht einer Anrainerin, noch für sich ein Schutzgut nach UVP-G dar.

D8.2:

Durch den Bau- und Betrieb des Projektes wird die Attraktivität des öffentlichen Verkehrsmittels Bahn gesteigert. Der überwiegende Anteil der Züge wird elektrisch betrieben und der Elektroenergiebedarf der ÖBB wird hauptsächlich durch Wasserkraftanlagen gedeckt. Dies bewirkt eine deutlich bessere Treibhausgasbilanz im Vergleich zum KFZ-Verkehr. Die Thematik der CO₂ Emissionen wird im Detail im Klima- und Energiekonzept behandelt. Die Landnutzungsänderungen durch Versiegelungen von Flächen stehen den positiven Auswirkungen durch vermehrte Nutzung der Bahn anstatt eines KFZ gegenüber, wodurch jedenfalls von einer positiven Energiebilanz auszugehen ist.

Klimaziele stellen keine subjektiv-öffentlichen Rechte von Anrainern dar.

D8.3:

Die Verlängerung des Personentunnel Bf. Wampersdorf (Objekt PT05) nach Westen Richtung Erholungszentrum Weigelsdorf ist Projektbestandteil, auch wenn dieser außerhalb des eigentlichen Ausbaubereiches der Pottendorfer Linie liegt. (Diese Maßnahme ist in folgenden Unterlagen ersichtlich: Lagepläne Einlagen 215.5 und 215.7 sowie 251.2. Die Beschreibung findet sich in Einlage 211 unter Pkt. 3.6.1 auf S. 30 und in Einlage 251.1). Die Anbindung erfolgt an den bestehenden Wirtschaftsweg rechts der Bahn und über diesen an die B16. (Die Nutzung ist jedoch nur für den nichtmotorisierten Individualverkehr gedacht, eine Park & Ride-Anlage befindet sich gegenüber.) Die Schaffung einer kurzen Rad- und Fußwegverbindung zum südwestlichen Ende des Erholungszentrums durch die Stadtgemeinde Ebreichsdorf sowie die Anordnung einer Bike & Ride-Anlage wäre aus Projektsicht jederzeit möglich, ist jedoch nicht Gegenstand des vorliegenden Projekts.

Projektziele generell stellen ebenso wie die Förderung des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem MIV keine subjektiv-öffentlichen Rechte von Anrainern dar.

D8.4:

Die Lage der Bahntrasse wurde so gewählt, dass keine ökologisch besonders wertvollen Flächen beansprucht werden müssen. Lässt sich eine Beanspruchung von Flächen mit mittlerer Wertigkeit nicht vermeiden, so wurden dafür ökologische Ausgleichsflächen geplant. Diese sind in den Unterlagen zur Landschaftspflegerischen Begleitplanung (Ordnungsnummer: 581 und 582) genau beschrieben und auch lagemäßig dargestellt.

Die neue Bahntrasse bietet Chancen für die Entwicklung der Stadt. Inwieweit und in welchem Maße diese genutzt werden können, obliegt den Festsetzungen im Örtlichen Raumordnungsprogramm der Gemeinde. Die Chancen liegen unter anderem in einer besseren Erreichbarkeit der Stadtgemeinde Ebreichsdorf im öffentlichen Verkehr, sowie dadurch in einer stärkeren Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr. Es ist unwidersprochen, dass mit dem Bau der neuen Trasse der Pottendorfer Linie Boden in Anspruch genommen wird, der bis dahin vornehmlich der Landwirtschaft zur Verfügung stand. Zu bedenken wäre dabei, dass die Verlagerung der Trasse gleichzeitig hochwertigen Boden auf der alten, in Zukunft nicht mehr benötigten Trasse freigibt.

Im Zuge des ggst. Vorhabens der Eisenbahntrasse bleibt der dauerhafte Verbrauch von Waldflächen unter 1 % der gesamten vorhandenen Waldfläche je Katastralgemeinde. Der Flächenverbrauch an Waldflächen ist somit sehr gering. Darüber hinaus werden alle Rodungen im Verhältnis 1:1 wieder aufgeforstet.

Hinsichtlich der Durchschneidung von Waldflächen ist festzuhalten, dass das gegenständliche Vorhaben insbesondere Windschutzanlagen durchschneidet, bei welchen die Funktion jedoch weiterhin erhalten bleibt. Zerschneidungs- und Randeffekte entstehen aufgrund der geringen Breite der Windschutzanlagen kaum. Größere zusammenhängende Waldkomplexe werden nur im Bereich der Piesting Querung zerschnitten.

Hinsichtlich der Trennwirkung von landwirtschaftlichen Nutzflächen, welche durch das ggst. Vorhaben induziert wird, ist festzuhalten, dass alle Zufahrten / Zugänglichkeiten zu allen landwirtschaftlichen Produktionsflächen mit Projektumsetzung bestehen bleiben bzw. wiederhergestellt werden.

Im Bereich des bestandsnahen Ausbaus sind kaum Auswirkungen durch Trennwirkungen oder Geländeänderungen zu erwarten, da die Grundstücke bereits an der Bahntrasse orientiert sind. Für jene Bereiche, wo die neue Bahntrasse vom Bestand abweicht, sind die Eingriffe bedeutender. Durch die Umsetzung von baulichen und organisatorischen Maßnahmen (Schaffung von Querungen, Abwicklung Ausgleichsmaßnahmenplanung auf Rest- und Zwickelflächen, Begleitwege) sind die verbleibenden Auswirkungen gering.

Raumordnung und Flächenwidmung stellen darüber hinaus keine subjektiv-öffentlichen Rechte von Anrainern dar.

Die neue Trasse der Pottendorfer Linie und die neue Lage des Bahnhofs Ebreichsdorf verändern das Mobilitätsverhalten der Umlandgemeinden von Ebreichsdorf nur sehr eingeschränkt, da sich für die Umlandgemeinden keine relevanten Veränderungen ergeben. Für Bevölkerung von

Ebreichsdorf ergeben sich insofern Veränderungen als der Bahnhof nunmehr nicht mehr im Ort Ebreichsdorf liegt, sondern zwischen Ebreichsdorf und Unterwaltersdorf. Die fußläufige Erreichbarkeit aus Ebreichsdorf verschlechtert sich tatsächlich. Die Radanbindung wird durch die Errichtung von Radwegen verbessert. Überdachte Radabstellanlagen tragen zu einer erhöhten Attraktivität bei. Die dichteren Zugstakte verbessern die Anbindung nach Wien und nach Wiener Neustadt. Die P&R-Anlage ist auf die Nachfrage ausgerichtet, bietet Erweiterungsmöglichkeiten und erhöht ebenfalls die Attraktivität der Bahn. Das künftige Busangebot wird auf die Bahn ausgerichtet sein und zuverlässige Anbindungen im ÖV bieten.

Die Zumutbarkeit der Belästigung bei Eisenbahnvorhaben ist gemäß dem UVP-G 2000 nach bestehenden, besonderen Immissionsvorschriften - der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) - zu beurteilen. Zur Einhaltung der unter Berücksichtigung der bahnbedingten Vorbelastung abgeleiteten Grenzwerte sind aktive und passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich und im Fachbeitrag Schalltechnik ersichtlich.

Durch die geplanten aktiven und passiven Maßnahmen im Gemeindegebiet von Ebreichsdorf wird die Einhaltung der abgeleiteten Grenzwerte sichergestellt. Die unter Beachtung der SchIV dimensionierten Lärmschutzmaßnahmen sind im Fachbeitrag Schalltechnik, unter anderem im Anhang Schalltechnik (Ordnungsnummer 508) als "Übersicht der aktiven Lärmschutzmaßnahmen", zusammengestellt.

Anzumerken ist, dass die Umweltverträglichkeitserklärung zum Abschnitt Ebreichsdorf ein Beweissicherungskonzept für die Bauphase, für den Bahnbetrieb sowie für die Anlagengeräusche beinhaltet. Zur Überprüfung der Immissionsgrenzwerte gemäß SchIV sowie der mittleren Spitzenpegel der lautesten Zuggattung sind entsprechende messtechnische Nachkontrollen vorgesehen.

Mit der Aufwertung der Pottendorfer Linie und der neuen Bahnstation soll grundsätzlich ein starkes Zeichen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs in der gesamten Region gesetzt werden, bei gleichzeitiger Verlagerung der Verkehrsströme auf die Schiene bzw. zum öffentlichen Verkehr. Innerörtlich kann es zu deutlich kürzeren, teilweise aber auch zu längeren Distanzen in Bezug auf die Erreichbarkeit der Bahnstation kommen. Die zur Bahnstation führenden Wege sind allerdings für den Fuß- und Radverkehr adäquat ausgelegt, sodass trotz ggf. etwas längerer Distanzen eine gute Erreichbarkeit gewährleistet sein sollte.

Zur Stellungnahme von Herrn DI Emil Benesch vom 21.09.2015 [D9]:

D9.1:

Die Arbeiten an der Neutrassierung und der Betrieb der Bahn erfolgen gemäß den einschlägigen Regelwerken. Vom Abfallchemischen Standpunkt und dem Standpunkt der Bodenqualität und Grundwasserqualität sind gemäß der Bewertung in der UVE keine Verunreinigungen zu erwarten, welche die Schutzgüter relevant beeinträchtigen. Eine Baumaßnahme ohne Beeinflussung der Schutzgüter ist nicht möglich, da immer Veränderungen durch anthropogen Eingriffe bestehen.

Der Pestizideinsatz im Bereich der Bahnanlagen erfolgt immer unter Berücksichtigung der QZV Chemie Grundwasser und QZV Chemie Oberflächenwasser.

Allfällige negative Auswirkungen auf das Grundwasser stellen im Übrigen keine subjektiv-öffentlichen Rechte von Anrainern dar.

Grundsätzlich werden keine Bahnwässer in die Oberflächenwässer geleitet. Das entlang der Bahnanlage gesammelte Niederschlagswasser wird gesammelt und Absetz- und Versickerungsbecken zugeführt.

Bei im Bereich der Gewässerquerungen geplanten Straßenunterführungen wird das gesammelte Wasser in Gewässerschutzanlagen nach aktuellem Stand der Technik vorgereinigt.

Im Zuge der Bauarbeiten wird es im Kalten Gang temporär zu einer Erhöhung der Trübstoff und Feinsedimentfrachten kommen. Diese sind nicht gänzlich zu verhindern, werden aber durch entsprechende Maßnahmen minimiert. So wird das Befahren der Gewässersohle mit Baufahrzeugen unterbleiben, Wässer aus Wasserhaltungen werden in Absetzbecken gereinigt und insbesondere werden Baumaßnahmen, die starke Trübungen verursachen, außerhalb der Laichzeiten durchgeführt. Da die Baumaßnahmen zeitlich begrenzt sind, wird es aufgrund der vorübergehenden Störung zu keinen nachhaltigen Auswirkungen auf den Gewässerzustand kommen. Auch eine Verschlechterung des ökologischen Zustandes kann ausgeschlossen werden. Die bei Einhaltung der Maßnahmen zu erwartenden kurzzeitigen Trübungen im Zusammenhang mit den Bauarbeiten sind in ihrer Wirkung mit natürlich auftretenden Trübungen bei Regenereignissen vergleichbar und für die aquatische Flora und Fauna jedenfalls tolerierbar, da die Organismen hinsichtlich ihrer Physiologie und ihres Verhaltens an diese Verhältnisse angepasst sind. Im Zuge von Abschwemmungen durch Niederschlagsereignisse oder auch im Zuge von Hochwasserereignissen können natürlicherweise kurzzeitig Partikelfrachten mit bis zu > 100 g/l auftreten (Petz-Glechner 1999).

In der Betriebsphase erfolgen keinerlei Einleitungen von Wässern aus dem Gleiskörper. Die Wässer werden gesammelt abgeführt und versickert. Daher sind keine negativen Auswirkungen auf die Qualität der Fließgewässer zu erwarten.

Allfällige negative Auswirkungen auf Fließgewässer stellen im Übrigen keine subjektiv-öffentlichen Rechte von Anrainern dar.

D9.2

Betreffend die in der vorliegenden Stellungnahme befürchtete Barrierewirkung für Menschen wird prinzipiell auf die Ausführungen unter Punkt D2.4 verwiesen.

Es ist zutreffend, dass eine Bahnlinie eine entsprechende Trennwirkung mit sich bringt. Die Bahntrasse wird durch die Aufwertung und Attraktivierung der Pottendorfer Linie innerhalb der Stadtgemeinde Ebreichsdorf verlagert. Dabei wurde versucht, die Durchlässigkeiten an den erforderlichen Stellen sicherzustellen. Dies sollte grundsätzlich zu Verbesserungen führen, in einzelnen Fällen, kann es auch zu einer Verlängerung von Wegen kommen.

Allfällige negative Auswirkungen auf Raumordnung und Siedlungsentwicklung stellen im Übrigen keine subjektiv-öffentlichen Rechte von Anrainern dar.

Im Bereich der Gewässerquerungen sind keine Verbauungen der Gewässersohle geplant. Die longitudinale Vernetzung und insbesondere die Durchgängigkeit für Fische bleiben daher in allen Fällen uneingeschränkt aufrecht.

Darüber hinaus werden die Brückenbauwerke derart dimensioniert, dass ein HW₁₀₀ gefahrlos abfließen kann. Alleine die dafür notwendigen lichten Breiten und Höhen sind ausreichend, dass die Wanderkorridore entlang der Gewässer für bodengebundene terrestrische Tiere (z.B. Amphibien, Kleinsäuger, Niederwild) aufrechterhalten bleiben.

Allfällige negative Auswirkungen auf Fließgewässer stellen im Übrigen keine subjektiv-öffentlichen Rechte von Anrainern dar.

Im Untersuchungsraum der gegenständlichen Bahntrasse befinden sich keine überregionalen Wildkorridore, sondern lediglich lokale Wildwechsel. Der angesprochene Alpen-Karpaten-Korridor befindet sich im Osten entlang der March-Donau-Leithagebirge Achse und somit jedenfalls außerhalb eines allfälligen Wirkungsbereiches des ggst. Vorhabens.

Mögliche Beeinträchtigungen von lokalen Wildwechseln, welche sich durch die Barrierewirkung der Bahntrasse ergeben, wurden im Fachbericht Jagdwesen und Wildökologie ausführlich beschrieben und bewertet. Die hohe Wirksamkeit der gesetzten Maßnahmen, wie Wild- und Kleintierdurchlässe sowie eine stellenweise ungezäunte Trasse erhalten vor Ort weiterhin einen gut vernetzten und komplexen Wildlebensraum.

Darüber hinaus ist festzuhalten, dass im Untersuchungsraum bereits im Ist-Zustand sowohl physische (Trennwirkung durch Bauwerk und Verkehrsstärken) wie auch psychische (Stör- und Scheuchwirkung) Barrieren für Wildtiere bestehen. Zudem stellt die A 3 Südost Autobahn an den westlichen Jagdreviergrenzen (befinden sich bereits außerhalb des Untersuchungsraumes) eine Barriere dar, welche die regionale Durchgängigkeit für Wildtiere unabhängig vom ggst. Vorhaben einschränkt.

Allfällige negative Auswirkungen auf Wildkorridore stellen im Übrigen keine subjektiv-öffentlichen Rechte von Anrainern dar.

Um die Trennwirkung durch die Bahntrasse für bodengebundene Tiere zu mindern wurden zahlreiche Querungsmöglichkeiten vorgesehen. Diese sind im bereits im Facheitrag Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume (Ordnungsnummer 260 auf Seite 124) referiert. Die geplanten Querungsmöglichkeiten sind aus tierökologischer Sicht ausreichen.

Tabelle 24: Als Projektbestandteil geplante Querungen.

Brückenobjekte	km	Lichte Höhe [m]	Lichte Weite [m]
Brücke über Hafnerbach	23,780	2,50	16,00
Brücke über Kalten Gang (inkl. Feldweg und Niederwilddurchgang)	24,800	2,00 – 2,25 – 3,5	4,40 – 10,00 – 2,00
Brücke über Piesting	25,617	3,50	72,00

Brückenobjekte	km	Lichte Höhe [m]	Lichte Weite [m]
Brücke über Fischa	28,100	1,00	27,60
Wirtschaftswegüberführungen			
Wirtschaftsweg	28,647	7,20	14,70
Wirtschaftsweg	29,928	7,70	30,5
Kleintierdurchlässe*			
Kleintierdurchlass	21,000	2,00	2,00
Kleintierdurchlass	26,500	2,00	2,00
Kleintierdurchlass	28,700	2,00	2,00
Kleintierdurchlass	28,800	2,00	2,00
Kleintierdurchlass	29,250	2,00	2,00
Kleintierdurchlass	29,370	2,00	2,00
Kleintierdurchlass	29,550	2,00	2,00

*Die Kleintierdurchlässe werden als Betonfertigteile mit offenem Boden und Lichtmaßen von 2,0 m Breite und 2,0 m Höhe ausgeführt.

Zusätzlich sind ökologische Ausgleichsflächen geplant. Diese sind in den Unterlagen zur Landschaftspflegerischen Begleitplanung (Ordnungsnummer: 581 und 582) genau beschrieben und auch lagemäßig dargestellt.

Allfällige negative Auswirkungen auf die ökologische Konnektivität stellen im Übrigen keine subjektiv-öffentlichen Rechte von Anrainern dar.

D9.3:

Es ist unwidersprochen, dass mit dem Bau der neuen Trasse der Pottendorfer Linie Boden in Anspruch genommen wird, der bis dahin vornehmlich der Landwirtschaft zur Verfügung stand. Zu bedenken wäre dabei, dass die Verlagerung der Trasse gleichzeitig hochwertigen Boden auf der alten, in Zukunft nicht mehr benötigten Trasse freigibt. Welche Nutzung dort in Zukunft vorzusehen ist, obliegt der Stadtgemeinde Ebreichsdorf. Eine Nutzung, wie in der Stellungnahme angesprochen, stellt sicher eine ernstzunehmende Option dar.

Allfällige negative Auswirkungen auf die Kulturlandschaft stellen im Übrigen keine subjektiv-öffentlichen Rechte von Anrainern dar. Bodenschutz stellt kein Schutzgut iSd UVP-G dar.

D9.4:

Die Thematik der Treibhausgasemissionen wird im Detail im Klima- und Energiekonzept behandelt. Die Bearbeitung und Bewertung erfolgt nach den derzeit gültigen gesetzlichen Vorgaben und Regelungen.

Allfällige negative Auswirkungen auf den Klimawandel stellen im Übrigen keine subjektiv-öffentlichen Rechte von Anrainern dar.

Insgesamt betreffen 67 % des Flächenverbrauchs, welcher durch die Umsetzung des ggst. Vorhaben induziert wird, natürliche Bodenstandorte. Da der Großteil der Böden im Bestand als hochwertig eingestuft wurde, wird ein sorgsamer Umgang mit dem Bodenmaterial im Zuge der Maßnahmenplanung definiert. Projektgemäß ist die Wiederverwendung von Bodenmaterial (sofern von der Qualität verwendbar) vorgesehen. Der Rohstoff Boden geht daher durch das Projekt nicht verloren sondern wird für die Projektumsetzung (Geländemodellierungen, Rekultivierungszwecke) eingesetzt.

Hinsichtlich des Verbrauchs von landwirtschaftlicher Nutzfläche ergibt sich anteilig der an der landwirtschaftlich genutzten Fläche im Untersuchungsraum durch das Projekt ein Flächenverbrauch von ca. 4,4 %. Daraus lässt sich ableiten, dass es keine Veränderungen der landwirtschaftlichen Produktion im Untersuchungsraum gibt, wenngleich es lokal natürlich zu einer hohen Eingriffswirkung kommt.

Allfällige negative Auswirkungen auf den „Bodenschutz“ stellen im Übrigen keine subjektiv-öffentlichen Rechte von Anrainern dar.

Zur Stellungnahme von Herrn Kurt Stögerer vom 21.09.2015 [D10]:

D10.1:

Wie im Fachbericht Geotechnik und Hydrogeologie, Ordnungsnummer 565, beschrieben ist durch die unter das Grundwasserniveau einbindenden Bauwerke bzw. Bauwerksteile mit keinen nennenswerten Auswirkungen auf den Grundwasserabstrom zu rechnen.

Die in das Grundwasser einbindenden Pfahlfundierungen weisen eine lediglich kleinräumige Ausdehnung auf und werden als Einzelpfähle hergestellt, sodass das Grundwasser zwischen den Tiefgründungselementen durchströmen kann. Im Falle der geplanten Straßen- bzw. Wegunterführungen können die Bauwerke infolge der verbleibenden Mächtigkeit des Grundwasserleiters unterströmt werden. Darüber hinaus sind die vorgenannten Unterführungsbauwerke weitgehend in Grundwasserströmungsrichtung angeordnet.

Allfällige Stau- und Sunkeffekte bleiben aufgrund starken Durchlässigkeit des Untergrundes sowie des damit verbundenen geringen Grundwasserspiegelgefälles vernachlässigbar gering (wenige cm im unmittelbaren Bauwerksbereich).

Allfällige negative Auswirkungen auf den Grundwasserspiegel stellen im Übrigen keine subjektiv-öffentlichen Rechte von Anrainern dar.

Zur Stellungnahme von Frau LAbg. Amrita Enzinger, MSc vom 21.09.2015 [D11]:

D11.1:

Die Auswahl der Parameter, welche beweissichernd untersucht werden, beruht auf der Prüfung, welche Eingriffe der Baumaßnahme welche Veränderung im Chemismus der Grundwässer bedingen können.

Die Untersuchungen gem. GZÜV (H₂O – Datenbank) beschreiben den status quo der Grundwasserbeschaffenheit in Österreich. Eine Baumaßnahme führt im Gegensatz zu einer Landschaftlichen Nutzung z.B. nicht zu Einträgen von Pestiziden in das Schutzgut Grundwasser, weshalb bei Beweissicherungen der Trassenneuerichtung diese Parameter nicht zur Beobachtung vorgesehen wurden. Ebenfalls sind nicht alle Schwermetalle oder z.B. Cyanide etc. der Untersuchungen des BMLFUW gem GZÜV durch eine Infrastrukturbaumaßnahme beeinflusst.

Die Planungsarbeiten für das gesamte Vorhaben wurden mit größter Sorgfalt durchgeführt. In den Unterlagen beigelegt, Naturverträglichkeitserklärung wurde eingehend dargelegt, dass die Erhaltungszustände der im Vogelschutzgebiet ausgewiesenen Schutzgüter nicht erheblich beeinträchtigt sowie die für das Schutzgebiet definierten Erhaltungsziele nicht verunmöglicht werden.

Grundsätzlich bietet die neue Bahntrasse Chancen für die Entwicklung der Stadt Ebreichsdorf. Inwieweit und in welchem Maße diese genutzt werden können, obliegt den Stadtentwicklungsplanungen der Gemeinde. Dazu ist anzumerken, dass im gültigen Örtlichen Entwicklungskonzept der Stadtgemeinde Ebreichsdorf als ein Ziel die Berücksichtigung der Verlegung der Trasse der Potendorfer Linie sowie des Bahnhofs Ebreichsdorf bei allen weiteren Maßnahmen der Verkehrsplanung der Stadtgemeinde genannt wird. Es ist davon auszugehen, dass mit der Errichtung der neuen Bahnstation von Ebreichsdorf die Anbindungen des regionalen Busverkehrs hinsichtlich Optimierungspotenzials überprüft werden.

Zur Stellungnahme des NÖ-Straßendienstes, ST4, vertreten durch Ing. Kuttenger, in der Verhandlung vom 9.12.2015:

Zur Forderung ein Massentransportkonzept vorzulegen, wenn die Straßenzüge für die Massentransporte nicht geeignet sind, ist festzuhalten, dass das Massentransportkonzept in der eingereichten Form die Eignung der zu verwendenden Straßenzüge geprüft und als gegeben angenommen hat. Für allfällige Beschädigungen an den Straßen sieht § 20 Abs 1 EISBzG zwingende Regelungen vor.

Zur Stellungnahme des SV DI Hans Kordina für das Fachgebiet Raumplanung etc. zur Stellungnahme von Hrn. Josef Ahorn, 2483 Weigelsdorf, Fabriksstraße 80, führt die Projektwerberin ergänzend aus:

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass es durch die Aufwertung der Bahnanbindung auch zu einer Verbesserung der Erschließung der vorhandenen Siedlungsräume kommt.

Der Trassenwahl liegt eine umfangreiche Variantenuntersuchung zu Grunde (siehe Kapitel 2.2. der Umweltverträglichkeitserklärung, Ordnungsnummer 401), die aus unterschiedlichsten Aspekten, am aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik, zu einem optimierten Ergebnis geführt hat.

Im vorliegenden Projekt werden neben den Bahnanlagen die Straßen- und Wegeverbindungen mitberücksichtigt. Insbesondere wird auf Minimierung der Trennwirkungen im Fachbericht „Raumnutzung“ auf Seite 138 (Bauphase) und S. 180 (Betriebsphase) hingewiesen. Zudem wird im Fachbericht „Agrarwesen und Bodenökologie“ (Ordnungsnummer 545) auf die Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen eingegangen.

Ing. Peter Ullrich e.h.

Dr. Dieter Altenburger e.h.

Dipl.-Ing. Michael Emberger

Schlussstellungnahme des Verhandlungsleiters:

Seitens des Sachverständigen für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume wurde im Zuge der Verhandlung eine ergänzende Stellungnahme insbesondere zu möglichen Kumulationseffekten im Zusammenhang mit der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs (Zl. RA 2015/03/0058-12) in das Protokoll diktiert bzw. die Verhandlungsschrift aufgenommen. Der Sachverständige kommt darin zum Schluss, dass das Vorhaben – auch unter Berücksichtigung eines möglichen Kumulationseffekts – nur einen vernachlässigbaren Einfluss auf das Europaschutzgebiet hat.

Durch Umfrage wird festgestellt, dass keine weiteren Wortmeldungen vorliegen.

Sämtliche mündlich vorgebrachten Stellungnahmen wurden bei den Schreibplätzen zu Protokoll gegeben. Es sind somit im Sinne des § 44 Abs. 3 AVG die zulässigen Vorbringen aller Beteiligten aufgenommen worden.

Die protokollierten Stellungnahmen und Äußerungen der Beteiligten wurden diesen in einer schriftlichen Ausfertigung übergeben.

Die Verbesserung orthographischer und stilistischer Fehler in dieser Verhandlungsschrift bleibt vorbehalten.

Auf die Wiedergabe der Verhandlungsschrift wird gemäß § 14 Abs. 3 AVG verzichtet.

Diese Verhandlungsschrift wird bei der Behörde und den Standortgemeinden nach Abschluss der Verhandlung über mindestens drei Wochen zur öffentlichen Einsicht aufliegen und gemäß § 44e Abs. 3 AVG auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie veröffentlicht werden.

Der Bescheid wird ehestmöglich in schriftlicher Form ergehen.

Dauer der öffentlichen Erörterung am 10. November 2015: 09:30 – 12:30 Uhr = 3 Stunden = 6 Halbstunden = 12 Halbstunden für 2 Amtsortane des BMVIT

Dauer der öffentlichen mündlichen Verhandlung: 09:30 – 17:00 Uhr = 7 Stunden 30 Minuten = 15 Halbstunden = 45 Halbstunden für 3 Amtsortane des BMVIT

= insgesamt 57 Halbstunden

Für die Bundesministerin:


Mag. Michael Andresek

Der Verhandlungsleiter:

Mag. Michael Andresek

Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 2219

E-Mail: michael.andresek@bmvit.gv.at

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Datum	2015-12-10T10:56:11+01:00
	Seriennummer	1536119
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	EdGwdnvCjUxKPydOL4oiswkd3hP8btWV+bk1hxPiVyx4Ou3L1aTN5ujOGpjjw0mYiAG1rhem0LLiR2E63b0eODZ4/ZF+ws86i2y6/6Zw1K5Aeo1XRDY3iywd/U84UBUKcuEJliTuj/CmsaSa4JsnkVmk31mXellBEGKTo8cWg9x795n4prmLOgnj00IADLueWn4miiYzBykd2Kv6zA0zAJx9q7vVtK01oypCasXBpE4y2+b4+lafng3ug1VmU6Ys5YWcFffepfp43165K46u7Oy83eMblgz24gpqVhJRf5PkGHbzIBR1bKnyUguqxiKIWOpyOKJN54M5XKJN0uAUkg==	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	