

BMK - IV/E2 (Oberste Eisenbahnbehörde Ge-
nehmigung Infrastruktur und Fahrzeuge)
e2@bmk.gv.at

Mag. Simon Ebner-Bachmann
Sachbearbeiter

SIMON.EBNER-BACHMANN@BMK.GV.AT
+43 1 71162 652221

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail-Antworten sind bitte unter Anführung
der Geschäftszahl an oben angeführte E-Mail-
Adresse zu richten.

Geschäftszahl: 2023-0.877.533

Wien, 12. September 2024

ÖBB-Strecke 114.01
Wien Praterstern - Staatsgrenze nächst Bernhardsthal;
Abschnitt Nord (Gänserndorf - Staatsgrenze);
km 32,954 bis km 77,993;
„Modernisierung der Nordbahn; Nordabschnitt“
Umweltverträglichkeitsprüfung
und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren
gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000

Genehmigung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Ener-
gie, Mobilität, Innovation und Technologie gemäß dem Umweltver-
träglichkeitsprüfungsgesetz 2000,
unter Mitwirkung des Eisenbahngesetzes 1957, des Wasser-
rechtsgesetzes 1959, des Forstgesetzes 1975 des Denkmalschutzge-
setzes und des Rohrleitungsgesetzes
sowie Festlegung des Trassenverlaufes gemäß dem
Hochleistungsstreckengesetz 1989

Inhaltsverzeichnis

Spruch.....	5
I. Genehmigung und Festlegung des Trassenverlaufs	5
I.1. Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000	5
I.2. Festlegung des Trassenverlaufs nach dem Hochleistungsstreckengesetz .	6
I.3. Mitanzwendung des Eisenbahngesetzes 1957	9
I.4. Mitanzwendung des Wasserrechtsgesetzes 1959	12
I.5. Mitanzwendung des Forstgesetzes 1975	26
I.6. Mitanzwendung des Denkmalschutzgesetzes.....	27
I.7. Mitanzwendung des Rohrleitungsgesetzes	27
II. Projektbestandteile.....	28
III. Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil.....	28
IV. Nebenbestimmungen	29
V. Abspruch über die erhobenen Einwendungen	64
VI. Kosten	65
Begründung	66
I. Verfahrensgang.....	66
I.1. UVP-Vorverfahren.....	66
I.2. UVP-Feststellungsverfahren	66
I.3. Antrag vom 29. April 2022	67
I.4. Bestellung Sachverständige und Koordination	68
I.5. Verfahrenseinleitung und Koordinierung	69
I.6. Anhörungsverfahren gemäß § 4 HIG	70
I.7. Grenzüberschreitende Auswirkungen des Vorhabens	70
I.8. Vollständigkeitsprüfung und Verbesserungsaufträge	70
I.9. Kundmachung und öffentliche Auflage des Antrages samt Unterlagen ..	71
I.10. Stellungnahmen und Einwendungen im Zuge der öffentlichen Auflage ..	72
I.11. Auflage der Zusammenfassenden Bewertung	76
I.12. Öffentliche mündliche Verhandlung.....	77
I.13. Auflage der Verhandlungsschrift	78
I.14. Ergänzendes Ermittlungsverfahren.....	79
II. Rechtliche Erwägungen zum Verfahrensgang	84

II.1. Zuständigkeit.....	84
II.2. Beziehung von Sachverständigen	86
II.3. Überprüfung der Antrags- bzw. Projektunterlagen.....	86
II.4. Anwendung der Großverfahrensregelungen gemäß § 44a ff AVG.....	87
II.5. Zeitplan	88
II.6. Grenzübergreifende Umweltauswirkungen	89
III. Erhobene Beweise	89
III.1. Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen.....	90
III.2. Zu den Genehmigungskriterien des HIG	101
III.3. Zu den Genehmigungskriterien des EisbG einschließlich ASchG.....	102
III.4. Parteiengehör im Zuge der öffentlichen Auflage des Gutachtens	103
III.5. Parteiengehör im Rahmen der mündlichen Verhandlung.....	103
III.6. Auflage der Verhandlungsschrift	104
IV. Der festgestellte Sachverhalt.....	105
IV.1. Zu den (Umwelt)Auswirkungen des Vorhabens	105
IV.2. Zum Trassenverlauf.....	105
IV.3. Sachverhalt aus materiellrechtlicher Sicht	106
IV.4. Ergänzende Feststellungen	106
V. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen	107
V.1. Genehmigung nach § 24f UVP-G 2000	107
V.1.1. Zu § 24f Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.....	109
V.1.2. Zu § 24f Abs 1 Z 2 UVP-G 2000.....	110
V.1.3. Zu § 24f Abs 1 Z 3 UVP-G 2000.....	116
V.1.4. Zu § 24f Abs 2 UVP-G 2000 und zur SchIV	117
V.1.5. Zu § 24f Abs 3 und 4 UVP-G 2000	124
V.1.6. Zu den Nebenbestimmungen.....	126
V.1.7. Zu den Nebenbestimmungen im Einzelnen.....	127
V.2. Bestimmung des Trassenverlaufs nach dem HIG.....	130
V.3. Mitanzwendung des EisbG 1957 einschließlich des ASchG.....	134
V.3.1. Zu den Genehmigungsvoraussetzungen	134
V.3.2. Stand der Technik.....	136
V.3.3. Gutachten gemäß § 31a EisbG.....	136

V.3.4.	Berührte Interessen von Gebietskörperschaften	137
V.3.5.	Eingewendete subjektiv öffentliche Rechte	138
V.3.6.	Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes	138
V.3.7.	Unterbrochene Verkehrsanlagen und Wasserläufe	140
V.3.8.	Bauausführungsfrist	140
V.3.9.	Eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung	140
V.3.10.	Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems.....	140
V.3.11.	Zusammenfassung und Interessenabwägung.....	143
V.4.	Mitanwendung des Wasserrechtsgesetzes 1959	143
V.5.	Mitanwendung des Forstgesetzes 1975	156
V.6.	Mitanwendung des Denkmalschutzgesetzes.....	164
V.7.	Mitanwendung des Rohrleitungsgesetzes	167
VI.	Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen	168
VI.1.	Erwägungen zu den Rechtsfragen im Verfahren	169
VI.1.1.	Einwendungen	169
VI.1.2.	Privatrechtliche Einwendungen	170
VI.1.3.	Grundeinlöse	170
VI.1.4.	Enteignung	171
VI.1.5.	Immissionen	171
VI.1.6.	Schienenlärm.....	171
VI.1.7.	Sonstiger Lärm	175
VI.1.8.	Öffentliches Interesse	176
VI.2.1.	Zu den Stellungnahmen und Einwendungen im Einzelnen	178
VII.	Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen	213
VIII.	Zusammenfassung.....	216
IX.	Kosten.....	216
	Rechtsmittelbelehrung:.....	216

Vorhaben „Modernisierung der Nordbahn; Nordabschnitt“

ÖBB-Strecke 114.01, Wien Praterstern - Staatsgrenze nächst Bernhardsthal;

Abschnitt NORD (Gänserndorf - Staatsgrenze); km 32,954 bis km 77,993;

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

Bescheid

Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie entscheidet als Behörde gemäß § 24 Abs 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP- G 2000) über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG, vom 29. April 2022, betreffend Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und Erteilung der Genehmigung gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000 unter Mitwirkung der im Spruch angeführten materiell rechtlichen Genehmigungsbestimmungen unter Zugrundelegung der Projektunterlagen (Umweltverträglichkeitserklärung samt Beilagen, Planunterlagen für den Trassenverlauf, materienrechtliche Unterlagen, Gutachten gemäß § 31a EisbG), der im Verfahren erstatteten Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023, sowie den Ergebnissen des weiteren Ermittlungsverfahrens, insbesondere dem, in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Ergebnis der am 27. und 28. November 2023 abgehaltenen mündlichen Verhandlung, des ergänzenden Ermittlungsverfahrens und unter Vorschreibung der in Spruchpunkt IV. angeführten Nebenbestimmungen wie folgt:

Spruch

I. Genehmigung und Festlegung des Trassenverlaufs

I.1. Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000

- I.1.1.** Der ÖBB-Infrastruktur AG wird nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens für das Vorhaben „ÖBB-Strecke 114.01, Wien Praterstern - Staatsgrenze nächst Bernhardsthal, Abschnitt NORD (Gänserndorf - Staatsgrenze); km 32,954 bis km 77,993; Modernisierung der Nordbahn; Nordabschnitt“ gemäß dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 nach Maßgabe der vorgelegten Projektunterlagen, der Umweltverträglichkeitserklärung, der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen, der unter Spruchpunkt II. angeführten Vorhabensbestandteile, der im Spruchpunkt IV. angeführten Nebenbestimmungen (Auflagen, Bedingungen und Befristungen - „Vorschreibungen“) sowie der mit angewendeten materiell rechtlichen Genehmigungsbestimmungen (Rechtsgrundlagen) die Genehmigung erteilt.
- I.1.2.** Das Erfordernis des Erwerbes der betroffenen Grundstücke und Rechte Dritter bleibt unberührt.

I.1.3. Durch das Vorhaben werden die Gemeinden Gänserndorf, Weikendorf, Angern an der March, Dürnkrot, Jedenspeigen, Drösing, Ringelsdorf-Niederabsdorf, Hohenau an der March, Rabensburg und Bernhardsthal berührt.

I.2. Festlegung des Trassenverlaufs nach dem Hochleistungsstreckengesetz

I.2.1. Der Geländestreifen des verfahrensgegenständlichen Trassenabschnitts der Hochleistungsstrecke „Wien - Staatsgrenze nächst Bernhardsthal“, im Bundesland Niederösterreich wird wie folgt bestimmt:

Der Trassenabschnitt beginnt in Gänserndorf bei km 32,954.

Der Nordabschnitt der Strecke 114 Wien Praterstern - Staatsgrenze n. Bernhardsthal Fbf. - (Breclav) wird bestandsnahe ausgebaut. Im Bf. Angern sind geringfügige Anpassungen der Gleislage im Bf. Angern notwendig. Darüber hinaus werden in einigen Betriebsstellen einzelne Gleisanlagen bereichsweise verrückt. Ab dem Bf. Angern wird in den Streckenabschnitten der bestehende Gleisachsabstand von 4,0 m auf 4,5 m erweitert.

Auf der Strecke Gänserndorf - Angern sind keine Maßnahmen an den Gleisanlagen vorgesehen. Vor dem Bf. Angern werden die bestehenden Gleise um < 20cm verschwenkt.

Im Bahnhof Angern werden die Gleise 1 und 2 neu trassiert. Die Gleise 3 und 4 werden neu an die durchgehenden Hauptgleise angebunden und für die Mastgassen und Einbauten geringfügig verschoben. Das Gleis 5 entfällt. Gleis 7 wird neu angebunden und in Gleis 5 umbenannt. Das Gleis 6 wird nach rechts verschoben und zu einem Gleisstützen Richtung Norden mit der Bezeichnung 6b umgebaut. Der Gleisstützen 1U zum außer Betrieb genommenen Unterwerk wird abgetragen. Die Anschlussbahnen Landwirtschaftliche Genossenschaft Gänserndorf, Gleis 1G und Reischütz Gleis 1R werden neu angebunden.

Auf der Strecke zwischen Angern und Dürnkrot wird der Gleisabstand von im Bestand 4 m auf 4,50 m erhöht. Die Lage des Gleises 2 bleibt unverändert, Gleis 1 wird um 50 cm Richtung Westen verschoben.

Die Gleise 1, 2, 3, 4 und 5a im Bahnhof Dürnkrot werden neu trassiert. Im gesamten Bahnhofsbereich km 49,172 – km 51,775 wird bei den Gleisen 1, 2, 3, 4, 5a und den anzuschließenden Anschlussbahnen der Unterbau in konventioneller Bauweise erneuert.

Zwischen den Bahnhöfen Dürnkrot und Drösing wird der Gleisabstand durchgehend auf 4,50 m erhöht. Die Lage des Gleises 2 bleibt unverändert, das Gleis 1 wird um 50 cm Richtung Westen verschoben.

Im Bahnhof Drösing werden die Gleise 1, 2, 3, und neu trassiert. Das bestehende Gleis 6 wird abgetragen und das Gleis 8b neu an das Gleis 4 angebunden. Das Gleis der Strecke 186 Richtung Zistersdorf wird an die Gleisneuanlage des Gleises 3 angebunden. Im gesamten Bahnhofsbereich km 57,216 – km 59,712 wird bei den Gleisen 1, 2, 3, 4, 8b und dem Gleis der Strecke 186 der Unterbau in konventioneller Bauweise erneuert.

Auf der Strecke zwischen den Bahnhöfen Drösing und Hohenau wird der Gleisabstand von 4 m auf 4,50 m erhöht werden. Dabei bleibt die Lage des Gleises 2 unverändert, das Gleis 1 wird um 50 cm Richtung Westen verdrückt. Die Gleise 1, 2, 3 und 4 werden neu trassiert. Die bestehenden Gleise 4 und 5a werden abgetragen, das Gleis 6 wird durch das Gleis 4 ersetzt.

Zwischen den Bahnhöfen Hohenau und Bernhardsthal Bf. wird der Gleisabstand von 4 m auf 4,50 m erhöht, wobei die Lage des Gleises 1 abschnittsweise unverändert bleibt und Gleis 2 um 50 cm Richtung Osten verschoben wird.

Im Bahnhof Bernhardsthal Bf. werden die Gleise 1, 2, 3 und 4 neu trassiert. Die bestehenden Gleise 5 und 6 werden abgetragen, das Gleis 8a wird in Gleis 6a umbenannt.

Der Gleisabstand zwischen dem Bahnhof Bernhardsthal und der Staatsgrenze nächst Bernhardsthal wird auf 4,50 m erhöht. Die beide Gleise werden nach außen verschoben und binden vor der Staatsgrenze wieder in den Bestand ein. Der Gleisabstand an der Staatsgrenze beträgt 4 m.

Der Trassenabschnitt endet an der Staatsgrenze nächst Bernhardsthal bei km 77,993.

I.2.2. Die Rechtswirkungen der Genehmigung im Sinne des § 5 HIG, wonach auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien errichtet oder erweitert werden dürfen, beziehen sich auf folgende im Maßstab 1:1000 vorgelegte Trassenverlaufspläne des Einreichoperats:

- Trassengenehmigungsplan Bf. Angern km 39,200 - km 40,300, NB02-UV-01SP-02-4001, vom November 2021;
- Trassengenehmigungsplan Bf. Angern km 40,300 - km 41,500, NB02-UV-01SP-02-4002, vom November 2021;
- Trassengenehmigungsplan Strecke Angern - Dürnkrot km 41,500 - km 42,600, NB02-UV-01SP-02-4003, vom November 2021;
- Trassengenehmigungsplan Strecke Angern - Dürnkrot km 42,600 - km 43,700, NB02-UV-01SP-02-4004, vom November 2021;
- Trassengenehmigungsplan Strecke Angern - Dürnkrot km 43,700 - km 44,790, NB02-UV-01SP-02-4005, vom November 2021;
- Trassengenehmigungsplan Strecke Angern - Dürnkrot km 44,900 - km 46,000, NB02-UV-01SP-02-4006, vom November 2021;
- Trassengenehmigungsplan Strecke Angern - Dürnkrot km 46,000 - km 47,400, NB02-UV-01SP-02-4041, vom November 2021;
- Trassengenehmigungsplan Strecke Angern - Dürnkrot km 47,400 - km 48,800, NB02-UV-01SP-02-4042, vom November 2021;
- Trassengenehmigungsplan Bf. Dürnkrot km 48,800 - km 50,200, NB02-UV-01SP-02-4043, vom November 2021;
- Trassengenehmigungsplan Bf. Dürnkrot km 50,200 - km 51,600, NB02-UV-01SP-02-4044, vom November 2021;

- Trassengenehmigungsplan Strecke Dürnkrot - Drösing km 51,600 - km 53,000, NB02-UV-01SP-02-4045, vom November 2021;
- Trassengenehmigungsplan Strecke Dürnkrot - Drösing km 53,000 - km 54,400, NB02-UV-01SP-02-4046, vom November 2021;
- Trassengenehmigungsplan Strecke Dürnkrot - Drösing km 54,400 - km 55,800, NB02-UV-01SP-02-4047, vom November 2021;
- Trassengenehmigungsplan Strecke Dürnkrot - Drösing km 55,800 - km 57,200, NB02-UV-01SP-02-4048, vom November 2021;
- Trassengenehmigungsplan Bf. Drösing km 57,200 - km 58,600, NB02-UV-01SP-02-4049, vom November 2021;
- Trassengenehmigungsplan Bf. Drösing km 58,600 - km 60,200, NB02-UV-01SP-02-4050, vom November 2021;
- Trassengenehmigungsplan Strecke Drösing - Hohenau km 60,200 - km 61,100, NB02-UV-01SP-02-4071, vom November 2021;
- Trassengenehmigungsplan Strecke Drösing - Hohenau km 61,100 - km 62,400, NB02-UV-01SP-02-4072, vom November 2021;
- Trassengenehmigungsplan Strecke Drösing - Hohenau km 62,400 - km 63,800, NB02-UV-01SP-02-4073, vom November 2021;
- Trassengenehmigungsplan Bf. Hohenau km 63,800 - km 65,200, NB02-UV-01SP-02-4074, vom November 2021;
- Trassengenehmigungsplan Bf. Hohenau km 65,200 - km 66,600, NB02-UV-01SP-02-4075, vom November 2021;
- Trassengenehmigungsplan Strecke Hohenau - Bernhardsthal km 66,600 - km 67,900, NB02-UV-01SP-02-4076, vom November 2021;
- Trassengenehmigungsplan Strecke Hohenau - Bernhardsthal km 67,900 - km 69,200, NB02-UV-01SP-02-4077, vom November 2021;
- Trassengenehmigungsplan Strecke Hohenau - Bernhardsthal km 69,200 - km 70,500, NB02-UV-01SP-02-4078, vom November 2021;
- Trassengenehmigungsplan Strecke Hohenau - Bernhardsthal km 70,500 - km 71,900, NB02-UV-01SP-02-4079, vom November 2021;
- Trassengenehmigungsplan Bf. Bernhardsthal Fbf. km 71,900 - km 74,600, NB02-UV-01SP-02-4080, vom November 2021;
- Trassengenehmigungsplan Bf. Bernhardsthal Fbf. km 71,900 - km 74,600, NB02-UV-01SP-02-4081, vom November 2021;
- Trassengenehmigungsplan Strecke Bernhardsthal - Staatsgrenze km 74,600 - km 76,000, NB02-UV-01SP-02-4082, vom November 2021;
- Trassengenehmigungsplan Strecke Bernhardsthal - Staatsgrenze km 76,000 - km 77,300, NB02-UV-01SP-02-4083, vom November 2021 und
- Trassengenehmigungsplan Strecke Bernhardsthal - Staatsgrenze km 77,300 - km 77,993, NB02-UV-01SP-02-4084, vom November 2021.

Der den örtlichen Verhältnissen entsprechend festgelegte Geländestreifen für den künftigen Bahnkörper überschreitet nicht die Breite von 150 m und das erforderliche Ausmaß, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen für den Bau und den Betrieb der Hochleistungsstrecke notwendig ist.

Diese Pläne weisen den Geländestreifen in den Standortgemeinden Gänserndorf, Weikendorf, Angern an der March, Dürnkrot, Jedenspeigen, Drösing, Ringelsdorf-Niederabsdorf, Hohenau an der March, Rabensburg und Bernhardsthal mit den betroffenen Grundstücksteilen aus, liegen beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, beim Amt der Niederösterreichischen Landesregierung sowie bei den Standortgemeinden auf und bilden einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides.

- I.2.3.** Es wird festgestellt, dass der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus einer Verletzung der von Bund, den Ländern und den Gemeinden wahrzunehmender Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entsteht.

I.3. Mitbewendung des Eisenbahngesetzes 1957

- I.3.1.** Der ÖBB-Infrastruktur AG wird unter Zugrundelegung der eisenbahnrechtlichen Unterlagen (insbesondere des vorgelegten Bauentwurfs, Technischer Bericht Streckenplanung, ON 411, NB02-UV-01SP-00-1055 und dem Inhaltsverzeichnis gemäß § 5 EBEV, ON 401, NB02-UV-01SP-00-1001 gemäß EBEV iVm § 31b Abs 2 EibG) die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 31f EibG für das gegenständliche Bauvorhaben und insbesondere folgende Baumaßnahmen erteilt (siehe insb. in Punkt 2.3. in ON N403, Bericht gemäß § 6 EBEV und ON 411 Technischer Bericht Streckenplanung):

- Modernisierung sämtlicher Bahnhöfe und Haltestellen inkl. Herstellung barrierefreier Zugangsmöglichkeiten,
- Hst. Weikendorf-Dörfles (km 33,510): die Randbahnsteige werden auf ca. 220 m verlängert,
- Hst. Tallesbrunn (km 36,196): die Randbahnsteige werden auf ca. 220 m verlängert. Im Bereich der Hst. Tallesbrunn wird ein Personendurchgang errichtet,
- Bf. Angern (km 39,194 – km 40,937): es werden Entwässerungsanlagen hergestellt sowie der bestehende Inselbahnsteig umgebaut,
- Hst. Stillfried (km 43,400): die Randbahnsteige werden auf ca. 220 m verlängert. Im Bereich der Hst. Stillfried wird ein Personendurchgang errichtet,
- Bf. Dürnkrot (km 49,172 – km 51,775): Der Inselbahnsteig wird erneuert sowie der bestehende Personendurchgang Richtung Westen verlängert und mittels neu zu errichtender Rampen und einer Liftanlage zum Bahnsteig barrierefrei erschlossen. Weiters werden Entwässerungsanlagen hergestellt,
- Hst. Jedenspeigen (km 53,265): Neubau der Randbahnsteige und Errichtung eines Personendurchganges. Die Barrierefreiheit wird durch die Erschließung mittels Rampen gewährleistet. Weiters werden Entwässerungsanlagen hergestellt,

- Hst. Sierndorf (km 55,247): Neubau der Randbahnsteige und Errichtung eines Personendurchganges Die Barrierefreiheit wird durch die Erschließung mittels Rampen gewährleistet. Weiters werden Entwässerungsanlagen hergestellt,
- Bf. Drösing (km 57,216 - km 59,712): Der Inselbahnsteig wird erneuert sowie der bestehende Personendurchgang Richtung Westen verlängert. Die Barrierefreiheit wird durch die Erschließung mittels Rampe im Westen und Liftanlagen zum Bahnsteig und im Osten gewährleistet. Darüber hinaus werden Entwässerungsanlagen hergestellt,
- Bf. Hohenau (km 63,310 - km 66,165): der bestehende Inselbahnsteig wird erneuert sowie der Hausbahnsteig abgetragen. Weiters wird durch die Errichtung von Liftanlagen für den bestehenden Personendurchgang Barrierefreiheit erreicht. Darüber hinaus werden Entwässerungsanlagen hergestellt,
- Hst. Rabensburg (km 71,000): es wird ein Personendurchgang errichtet. Die Barrierefreiheit wird durch die Erschließung mittels Rampen gewährleistet. Die bestehenden Randbahnsteige werden erneuert sowie der Übergangssteg abgebrochen. Darüber hinaus werden Entwässerungsanlagen hergestellt,
- Hst. Bernhardsthal (km 75,135): es wird der bestehende Personendurchgang adaptiert. Die Barrierefreiheit wird durch die Erschließung mittels Rampen gewährleistet. Die bestehenden Randbahnsteige werden erneuert sowie die Park & Ride- Anlage angepasst. Darüber hinaus werden Entwässerungsanlagen hergestellt,
- Eisenbahn- und Wegbrücken sowie Durchlässe neu- bzw. werden umgebaut, der Gleisunterbau erneuert, Bahnbegleitwege und Entwässerungsanlagen errichtet sowie Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen,
- Im Hinblick auf die neu zu errichtenden Querungsbauwerke sind insbesondere die folgenden Maßnahmen anzuführen:
 - Errichtung der Straßenüberführung L3027 (km 36,648)
 - Abtrag und Errichtung der Straßenüberführung B49 (km 41,127 / 41,153)
 - Errichtung einer Wildbrücke (km 44,900)
 - Errichtung der Straßenüberführung Bahngasse (km 45,134)
 - Errichtung der Straßenüberführung B40 (km 49,607)
 - Errichtung der Straßenüberführung Wirtschaftsweg (km 53,996)
 - Errichtung der Straßenüberführung L3139 (km 57,471)
 - Errichtung der Straßenüberführung L7 (km 59,017)
 - Errichtung der Straßenüberführung Wirtschaftsweg (km 61,957)
 - Errichtung der Straßenunterführung Neugasse (km 65,990)
 - Errichtung der Straßenüberführung Gr. Friedhofgasse (km 70,535)
 - Errichtung der Straßenüberführung Gemeindestraße (km 74,263),
- Erneuerung der Oberleitung entlang in km 39,010 und km 77,993 (angemerkt wird, dass die Erneuerung der Oberleitung im Bereich zwischen Gänserndorf in km 32,954 und dem Unterwerk Angern in km 39,010 bereits mit dem Südabschnitt des Streckenausbaus der Nordbahn genehmigt wurde),
- Erneuerung der eisenbahntechnischen Einrichtungen, 50 Hz-Anlagen und Telematikanlagen entlang der Strecke und Bahnhöfe,

- Anpassung des Wegenetzes,
- Abschnittsweise Errichtung bzw. Umgestaltung von Entwässerungsanlagen für Bahnwässer sowie Straßen- und Böschungswässer,
- Errichtung aktiver und passiver Lärmschutzmaßnahmen gemäß Fachbericht „Wirkfaktorbericht Schall“ ON N303-001,
- Errichtung von Erschütterungsschutzmaßnahmen gemäß Fachbericht Erschütterungen, ON 304-01,
- Maßnahmen zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von Gänserndorf bis zum Angerer Bogen von 120 km/h und vom Angerer Bogen bis zur Staatsgrenze bei Bernhardsthal auf 200 km/h.

I.3.2. Die Auflassung der folgenden Eisenbahnkreuzungen wird gemäß § 48 Abs 1 Z2 EisebG angeordnet. Die in den Projektunterlagen beschriebenen Maßnahmen sind umzusetzen (siehe insbesondere in Punkt 3.3. in ON N403, Bericht gemäß § 6 EBEV und ON N411):

- km 36,208
- km 36,528
- km 43,355
- km 48,745
- km 49,876
- km 53,292
- km 54,776
- km 55,264
- km 56,926
- km 57,710
- km 58,994
- km 61,934
- km 65,990
- km 71,034
- km 74,274

I.3.3. Es wird festgestellt, dass das Eisenbahnunternehmen gemäß § 20 EisebG verpflichtet ist, bestehende Verkehrsanlagen und Wasserläufe, wie im Projekt dargestellt, wiederherzustellen.

I.3.4. Die der Genehmigung zugrundeliegenden eisenbahnrechtlichen Unterlagen ergeben sich insbesondere aus dem der UVP-Behörde vorgelegten Bauentwurf im Sinne des § 31b EisebG idGF, gemäß dem Inhaltsverzeichnis vom 25. April 2022, ON N101, NB02-UV-0000AL-00-0001, revidiert durch und letztgültig vom 18. November 2022. Dies insoweit, als sich aus den von der Projektwerberin im weiteren Verfahren abgegebenen Erklärungen, oder aus diesem Bescheid selbst nichts Abweichendes ergibt.

I.3.5. Es wird festgestellt, dass der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

I.3.6. Die Bauausführungsfrist wird gemäß § 24f Abs 5 UVP-G 2000 iVm § 31g EisbG mit **30. September 2034** befristet und ist bis dahin der Betrieb zu eröffnen. Auf die Rechtsfolgen des § 31g letzter Satz EisbG (Erlöschen der eisenbahnrechtlichen Bewilligung bei Fristüberschreitung) wird hingewiesen.

I.4. Mitbewendung des Wasserrechtsgesetzes 1959

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

I.4.1. Die **Einleitung anfallender Bauwässer in den Vorfluter** während der **Bauphase** bei der Errichtung folgender Objekte wird für die nachstehend angeführten Anlagen wie in den Projektunterlagen angeführt (siehe Tabelle 93 im „Technischer Bericht Wasserbauplanung“ ON 427, Plannummer NB02-UV-01WB-01-0001 vom 12. September 2022) genehmigt:

Objekt/ Anlagen- teil	km Lage	Art der Wässer	Konsensmenge		Einleitung in
			l/s	m ³ /d	
Eisenbahnbrücke Feilbach	km 33,790	Bauwas- ser	5	432	Feilbach
Personendurchgang Tallesbrunn	km 36,206	Bauwas- ser	10	846	Periodisches Gerinne km 41,330
Querung	km 36,255	Bauwas- ser	5	432	Periodisches Gerinne km 41,330
Schaltheus	km 36,260	Bauwas- ser	5	432	Periodisches Gerinne km 41,330
Drainagen (abgedich- tet) rechts der Bahn	km 39,190 bis km 39,370	Bauwas- ser	5	432	Ollersbach
Drainagen (abgedich- tet) links der Bahn	km 39,230 bis km 39,370	Bauwas- ser	5	432	Ollersbach
Drainagen (abgedich- tet) beidseits der Bahn	km 39,370 bis km 39,550	Bauwas- ser	3	259	Ollersbach
Drainagen (abgedich- tet) beidseits der Bahn	km 39,550 bis km 39,750	Bauwas- ser	3	259	Ollersbach
Drainagen (abgedich- tet) beidseits der Bahn, Ableitungskan- nal	km 39,750 bis km 39,850	Bauwas- ser	3	259	Ollersbach

Drainagen (abgedichtet) beidseits der Bahn, Ableitungskanal	km 39,850 bis km 40,940	Bauwasser	3	259	Ollersbach
ESTW Angern	km 40,050	Bauwasser	3	259	Ollersbach
Absetzbecken und Hebeanlage ANG2	km 40,168	Bauwasser	10	846	Ollersbach
Durchlass und Personendurchgang Ollersbach	km 40,357	Bauwasser	10	846	Ollersbach
Absetzbecken und Hebeanlage ANG3	km 40,483	Bauwasser	10	846	Ollersbach
Entwässerungsquerungen	km 39,366, km 39,862, km 40,168 und km 40,483	Bauwasser	3	259	Ollersbach
Querungen	km 40,596 und km 40,683	Bauwasser	3	259	Ollersbach
Schaltheus	km 40,683	Bauwasser	10	846	Unbenannter Graben
Durchlass	km 40,744	Bauwasser	5	432	Unbenannter Graben
Drainagen abgedichtet beidseits der Bahn	km 40,940 bis km 41,200	Bauwasser	3	259	Periodisches Gerinne km 41,330
Straßenbrücke B49 / Stützmauer	km 41,153	Bauwasser	5	432	Periodisches Gerinne km 41,330
Absetzbecken und Hebeanlage ANG4	km 41,198	Bauwasser	10	846	Periodisches Gerinne km 41,330
Entwässerungsquerung	km 41,200	Bauwasser	3	259	Periodisches Gerinne km 41,330
Durchlass und Personendurchgang	km 41,328	Bauwasser	7	605	Periodisches Gerinne km 41,330
Durchlass und Personendurchgang / Pumpenschacht	km 41,328	Bauwasser	3	259	Periodisches Gerinne km 41,330
Vermörtelte Steinfüße l.d.B.	km 46,600 bis km 47,100	Bauwasser	20	605	Altarm March
Absetzbecken und Hebeanlage SAD3	km 45,440	Bauwasser	10	846	Altarm March

Schaltheus	km 49,500	Bauwas- ser	20	1728	Graben ca. km 49,500
Personendurchgang Bf. Dürnkrut	km 50,104	Bauwas- ser	10	846	Periodisches Gerinne km 50,104
Absetzbecken u. He- beanlage DKR 2	km 50,648	Bauwas- ser	10	846	Periodisches Gerinne km 50,104
Absetzbecken und Hebeanlage SSD1	km 52,425	Bauwas- ser	10	846	Jedenspei- gengraben
Dammfußmulde DF6 rechts der Bahn	km 55,736 bis km 56,120	Bauwas- ser	5	432	Periodisches Gerinne km 55,580
Durchlass 4018280	km 55,580	Bauwas- ser	5	432	Periodisches Gerinne km 55,580
Personendurchgang Hst. Sierndorf	km 55,240	Bauwas- ser	10	846	Periodisches Gerinne km 55,580
Absetzbecken und Hebeanlage DRO5	km 59,699	Bauwas- ser	10	846	Periodisches Gerinne km 60,480
Eisenbahnbrücke Feldweg	km 60,064	Bauwas- ser	15	1296	Periodisches Gerinne km 60,480
Eisenbahnbrücke Inundationsdurchlass	km 60,252	Bauwas- ser	10	846	Periodisches Gerinne km 60,480
Eisenbahnbrücke Wirtschaftsweg	km 60,548	Bauwas- ser	30	2592	Periodisches Gerinne km 60,480
Überführung Ge- meindestraße Rin- gelsdorf	km 61,957	Bauwas- ser	5	432	Zaya
Absetzbecken und Hebeanlage HOH3	km 64,325	Bauwas- ser	10	846	Weidenbach
Hebeanlage HOH4	km 64,762	Bauwas- ser	10	846	Weidenbach
Personendurchgang Hohenau	km 64,993	Bauwas- ser	5	432	Weidenbach
Steinsatz	km 65,270 bis km 65,300	Bauwas- ser	3	259	Weidenbach
Eisenbahnbrücke Teichstraße B 49	km 75,436	Bauwas- ser	10	846	Bernhardst- haler Teich

Absetzbecken SAD 1	km 43,170	Bauwasser	15	1296	Auen Überflutungsbereich
Schächte rechts der Bahn	km 43,280 bis km 43,370	Bauwasser	5	432	Auen Überflutungsbereich
Personendurchgang Stillfried	km 43,373	Bauwasser	10	846	Auen Überflutungsbereich
Straßenbrücke Bahngasse (Europabrücke)	km 45,113	Bauwasser	3	259	Auen Überflutungsbereich
Querung	km 47,660	Bauwasser	20	1728	Auen Überflutungsbereich
Querung	km 49,500	Bauwasser	3	259	Auen Überflutungsbereich
Überführung Landesstraße B40	km 49,608	Bauwasser	20	1728	Auen Überflutungsbereich
Entwässerungsquerung	km 49,690	Bauwasser	3	259	Auen Überflutungsbereich
Entwässerungsquerung	km 50,650	Bauwasser	3	259	Auen Überflutungsbereich
Drainagen (abgedichtet) beidseits der Bahn	km 49,690 bis km 49,900	Bauwasser	3	259	Auen Überflutungsbereich
Absetzbecken u. Hebeanlage DKR 1	km 49,685	Bauwasser	1	846	Auen Überflutungsbereich
Drainagen (abgedichtet) beidseits der Bahn	km 50,270 bis 50,450	Bauwasser	10	846	Auen Überflutungsbereich
Drainagen (abgedichtet) beidseits der Bahn	km 50,450 bis km 50,650	Bauwasser	10	846	Auen Überflutungsbereich
Absetzbecken und Hebeanlage HOH1	km 63,600	Bauwasser	10	846	Auen Überflutungsbereich
Absetzbecken und Hebeanlage HOH2	km 63,950	Bauwasser	10	846	Auen Überflutungsbereich
Querung	km 39,305	Bauwasser	3	259	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Absetzbecken und Hebeanlage ANG1	km 39,366	Bauwasser	10	846	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Querung Gleis AB	km 50,300 bis km 50,350	Bauwasser	3	259	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“

Querung Gleis AB	km 50,860	Bauwasser	3	259	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Querung	km 51,450	Bauwasser	3	259	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Schaltheus	km 51,450	Bauwasser	3	259	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Querung Druckwasserleitung	km 51,708	Bauwasser	3	259	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Entwässerungsquerung	km 52,430	Bauwasser	5	432	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Überführung Gemeindestraße / Rampendämme	km 53,996	Bauwasser	5	432	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Schächte beidseits der Bahn	km 55,030	Bauwasser	5	432	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Ableitungskanal rechts der Bahn	km 57,360 bis km 57,550	Bauwasser	3	259	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Absetzbecken und Hebeanlage SSD3	km 57,550	Bauwasser	10	846	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Personendurchgang, Bf. Drösing / Liftschächte	km 58,498	Bauwasser	5	432	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Entwässerungsquerung	km 59,324	Bauwasser	5	432	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Absetzbecken und Hebeanlage DRO4	km 59,324	Bauwasser	10	846	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Schaltheus	km 59,400	Bauwasser	3	259	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Entwässerungsquerung	km 59,700	Bauwasser	5	432	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Durchlass 4018283	km 62,145	Bauwasser	10	846	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“

Entwässerungsquerung	km 63,550	Bauwasser	5	432	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Schaltheus	km 63,700	Bauwasser	3	259	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Entwässerungsquerung	km 63,950	Bauwasser	5	432	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Querung	km 63,700	Bauwasser	3	259	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Querung Gleis AB	km 63,838	Bauwasser	3	259	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Querung Gleis 13	km 64,065	Bauwasser	5	432	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Querung	km 64,400	Bauwasser	5	432	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Hebeanlage HOH7	km 65,950	Bauwasser	3	259	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Unterführung Gartengasse / Neugasse	km 65,996	Bauwasser	10	846	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Eisenbahnbrücke Gemeindegasse	km 66,569	Bauwasser	5	432	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Querung	km 33,390	Bauwasser	3	259	RW-Kanal
Querung	km 33,606	Bauwasser	5	432	RW-Kanal
Schaltheus	km 33,390	Bauwasser	5	432	RW-Kanal
Querung	km 35,185	Bauwasser	5	432	RW-Kanal
Schächte rechts der Bahn	km 36,040 bis km 36,260	Bauwasser	3	259	RW-Kanal
Querung	km 39,598	Bauwasser	3	259	RW-Kanal
Querung	km 39,752	Bauwasser	3	259	RW-Kanal

Querung	km 40,050	Bauwasser	3	259	RW-Kanal
Querung	km 40,100	Bauwasser	3	259	RW-Kanal
Querung	km 50,059	Bauwasser	3	259	RW-Kanal
Querung	km 50,175	Bauwasser	3	259	RW-Kanal

I.4.2. Die **Versickerung anfallender Oberflächenwässer** während der **Betriebsphase** wird für die nachstehend angeführten Anlagen wie in den Projektunterlagen angeführt (siehe Tabelle 92 im „Technischer Bericht Wasserbauplanung“ ON 427, Plannummer NB02-UV-01WB-01-0001 vom 12. September 2022) genehmigt:

Abschnitt, Betriebsstelle Ort Straße	Anlagenteile	km Lage	Art der Wässer	Konsensmenge		Einleitung in
				l/s	m ³ /d	
Nordbahn BF Angern	Absetz- und Versickerungs- becken 1	39,5 l.d.B.	Bahnwasser	3,86	334	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn BF Angern	Absetz- und Versickerungs- becken 2	39,85 r.d.B.	Bahnwasser	12,34	1066	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn BF Angern	Absetz- und Versickerungs- becken 3	40,247 r.d.B.	Bahnwasser	5,41	467	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn BF Angern	Absetz- und Versickerungs- becken 4	40,520 l.d.B.	Bahnwasser	4,29	371	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn Hst Stillfried	Absetzbecken 1	43,150 l.d.B.	Bahnwasser	Einleitung in Retentionsbecken		
Nordbahn Hst Stillfried	Absetzbecken 2	43,440 l.d.B.	Bahnwasser			
Nordbahn Freie Strecke Angern-Dürnkrot	Absetz- und Versickerungs- becken 1	45,44 l.d.B.	Bahnwasser	4,13	357	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“

Nordbahn Freie Strecke Angern-Dürnkrot	Versickerungs- becken 13	64,64 l.d.B.	Bahnwässer	1,36	105	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn Freie Strecke Angern-Dürnkrot	Versickerungs- becken 14	47,17 l.d.B.	Bahnwässer	2,61	216	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn BF Dürnkrot	Absetz- und Versickerungs- becken 1	49,7 r.d.B.	Bahnwässer	6,79	587	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn BF Dürnkrot	Absetz- und Versickerungs- becken 2	50,691 l.d.B.	Bahnwässer	15,24	1317	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn Freie Strecke Dürnk- rut-Drösing	Absetz- und Versickerungs- becken 1	52,465 r.d.B.	Bahnwässer	7,00	586	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn Hst Jedenspeigen	Absetz- und Versickerungs- becken	53,098 r.d.B.	Bahnwässer	3,06	264	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn Freie Strecke Dürnk- rut-Drösing	Absetz- und Versickerungs- becken 2	53,344 r.d.B.	Bahnwässer	1,32	114	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn Hst Sierndorf	Versickerungs- becken	55,100 l.d.B.	Bahnwässer	2,84	245	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn Freie Strecke Dürnk- rut-Drösing	Absetz- und Versickerungs- becken 3	57,590 r.d.B.	Bahnwässer	5,88	508	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn BF Drösing	Absetz- und Versickerungs- becken 1	57,816 l.d.B.	Bahnwässer	4,98	430	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“

Nordbahn BF Drösing	Absetz- und Versickerungs- becken 2	58,298 l.d.B.	Bahnwässer	3,25	281	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn BF Drösing	Absetz- und Versickerungs- becken 3	58,880 l.d.B.	Bahnwässer	8,03	694	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn BF Drösing	Absetz- und Versickerungs- becken 4	59,328 r.d.B.	Bahnwässer	3,94	340	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn BF Drösing	Absetz- und Versickerungs- becken 5	59,719 r.d.B.	Bahnwässer	4,17	360	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn BF Hohenau	Absetz- und Versickerungs- becken 1	63,615 l.d.B.	Bahnwässer	4,3	372	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn BF Hohenau	Absetz- und Versickerungs- becken 2	63,955 l.d.B.	Bahnwässer	4,54	392	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn BF Hohenau	Absetz- und Versickerungs- becken 3	64,308 l.d.B.	Bahnwässer	4,08	353	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn BF Hohenau	Absetz- und Versickerungs- becken 4	64,762 r.d.B.	Bahnwässer	4,97	429	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn BF Hohenau	Absetzbecken 5	65,220 r.d.B.	Bahnwässer	6,7	579	Weidenbach
Nordbahn BF Hohenau	Absetzbecken 6	65,400 r.d.B.	Bahnwässer	6,7	579	
Nordbahn BF Rabensburg	Absetz- und Versickerungs- becken	71,070 l.d.B.	Bahnwässer	4,81	416	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn FBF Bernhardsthal	Absetz- und Versickerungs- becken 1	73,210 l.d.B.	Bahnwässer	5,08	439	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“

Nordbahn FBF Bernhardsthal	Absetz- und Versickerungs- becken 2	73,800 r.d.B.	Bahnwässer	13,2	1140	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn FBF Bernhardsthal	Absetz- und Versickerungs- becken 3	74,150 r.d.B.	Bahnwässer	7,54	651	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn BF Bernhardsthal	Absetz- und Versickerungs- becken 4	75,205 r.d.B.	Bahnwässer	11,57	912	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn	Versickerungs- mulde	40,939- 42,700 r.d.B.	Bahnwässer	0,21	18	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn	Versickerungs- mulde	43,592- 45,100 r.d.B.	Bahnwässer	0,15	13	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn	Versickerungs- mulde	44,800 r.d.B.	Bahnwässer/ Brücke	0,52	45	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn	Versickerungs- mulde	46,250 - 46,413 l.d.B.	Bahnwässer	13,9	1201	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn	Versickerungs- mulde	47,406 - 48,435 l.d.B.	Bahnwässer	102,9	8891	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn	Versickerungs- mulde	48,502 - 48,664 l.d.B.	Bahnwässer	13,8	1190	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn	Versickerungs- mulde	47,650 - 48,650 r.d.B.	Bahnwässer	85,0	7344	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn	Dammfuß- mulde	48,700 - 49,025 l.d.B.	Bahnwässer	4,10	354	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“

Nordbahn	Dammfuß- mulde	48,700 49,025 r.d.B.	–	Bahnwässer	4,10	354	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn	Versickerungs- mulde	49,025 49,500 l.d.B.	–	Bahnwässer	6,65	575	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn	Versickerungs- mulde	49,025 49,500 r.d.B.	–	Bahnwässer	6,18	534	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn	Versickerungs- mulde	51,062 52,300 l.d.B.	–	Bahnwässer	22,57	1950	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn	Versickerungs- mulde	51,069 52,300 r.d.B.	–	Bahnwässer	22,45	1940	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn	Versickerungs- mulde	53,281 53,300 l.d.B.	–	Bahnwässer	0,44	38	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn	Versickerungs- mulde	53,281 53,300 r.d.B.	–	Bahnwässer	0,44	38	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn	Dammfuß- mulde	53,378 53,600 l.d.B.	–	Bahnwässer	3,0	289	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn	Dammfuß- mulde	53,400 53,600 r.d.B.	–	Bahnwässer	2,52	218	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn	Versickerungs- mulde	54,250 55,027 l.d.B.	–	Bahnwässer	13,52	1168	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“

Nordbahn	Versickerungs- mulde	54,250 – 55,027 r.d.B.	Bahnwässer	10,17	879	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn	Dammfuß- mulde	55,027 – 55,185 l.d.B.	Bahnwässer	1,85	160	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn	Dammfuß- mulde	55,027 – 55,185 r.d.B.	Bahnwässer	2,06	175	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn	Versickerungs- mulde	55,315 – 55,570 l.d.B.	Bahnwässer	5,10	441	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn	Versickerungs- mulde	55,276 – 55,360 r.d.B.	Bahnwässer	1,30	112	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn	Dammfuß- mulde	55,590 – 56,075 l.d.B.	Bahnwässer	5,99	518	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn	Dammfuß- mulde	55,390 – 56,122 r.d.B.	Bahnwässer	9,60	829	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn	Versickerungs- mulde	56,075 – 57,250 l.d.B.	Bahnwässer	11,80	1120	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn	Versickerungs- mulde	56,122 – 57,250 r.d.B.	Bahnwässer	15,23	1316	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn	Dammfuß- mulde	59,700 – 60,030 r.d.B.	Bahnwässer	4,17	360	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn	Versickerungs- mulde	60,200 – 60,550	Bahnwässer	1,90	164	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn			Bahnwässer	3,30	285	Grundwasser

	Versickerungs- mulde	60,550 61,100	–				GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn	Versickerungs- mulde	61,100 61,400	–	Bahnwässer	1,70	147	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn Überführung L 3027	Sickermulden	36,648 r.d.B.		Straßenab- wässer	0,39	34	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn Überführung Bahngasse	Sickermulde	45,100 r.d.B.		Straßenab- wässer	0,54	47	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn Überführung B 40(Dürnkrut)	Sickermulde	49,665 r.d.B.		Straßenab- wässer	0,80	69	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn Überführung Jedenspeigen	Sickermulde	53,300 r.d.B.		Straßenab- wässer	0,28	24	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn Überführung L 3139	Sickermulde	57,480 l.d.B.		Straßenab- wässer	0,32	28	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn Überführung L 3139	Sickermulde	57,520 r.d.B.		Straßenab- wässer	0,56	48	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn Überführung L 7	Sickermulde	58,980 r.d.B.		Straßenab- wässer	0,80	69	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn Überführung Ringelsdorf	Sickermulde	61,930 l.d.B.		Straßenab- wässer	0,91	79	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn Überführung Ringelsdorf	Sickermulde	61,930 r.d.B.		Straßenab- wässer	0,91	79	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn	Sickermulde	70,520			0,40	35	Grundwasser

Überführung Rabensburg		l.d.B.	Straßenab- wässer			GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn Überführung Rabensburg	Sickermulde	70,590 r.d.B.	Straßenab- wässer	0,79	68	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn Überführung Bernharthal	Sickermulde	74,280 r.d.B.	Straßenab- wässer	0,47	41	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“
Nordbahn Überführung Bernharthal	Sickermulde	74,290 l.d.B.	Straßenab- wässer	0,57	49	Grundwasser GK100095 „Weinviertel“

- I.4.3.** Die zur Abdeckung des Wasserbedarfs der Bodenfräse, die in der Bauphase beim Fräs-Misch-Injektionsverfahren (FMI-Verfahren) zum Einsatz kommen sollen, nötigen **Entnahmen aus dem Grundwasser bzw. die Erschließung von dem Grundwasser** werden für die nachstehend angeführten Anlagen, wie in den Projektunterlagen angeführt, mittels Brunnen (siehe Tabelle 94 im „Technischer Bericht Wasserbauplanung“ ON 427, Plannummer NB02-UV-01WB-01-0001 vom 12. September 2022) genehmigt:

Entnahmebrunnen km	km Lage	Art der Wässer	Konsensmenge	
			l/s	m ³ /d
Brunnen ca. km 41,43	rechts der Bahn	Brauchwasser	5	432
Brunnen ca. km 43,42	links der Bahn	Brauchwasser	10	864
Brunnen ca. km 46,31	links der Bahn	Brauchwasser	7,5	648
Brunnen ca. km 46,36	links der Bahn	Brauchwasser	7,5	648
Brunnen ca. km 53,46	rechts der Bahn	Brauchwasser	5	432
Brunnen ca. km 53,91	links der Bahn	Brauchwasser	5	432
Brunnen ca. km 53,96	links der Bahn	Brauchwasser	5	432
Brunnen ca. km 55,63	rechts der Bahn	Brauchwasser	5	432
Brunnen ca. km 56,08	links der Bahn	Brauchwasser	5	432
Brunnen ca. km 56,14	links der Bahn	Brauchwasser	5	432

Brunnen ca. km 60,39	links der Bahn	Brauchwasser	5	432
Brunnen ca. km 60,83	rechts der Bahn	Brauchwasser	5	432
Brunnen ca. km 61,15	rechts der Bahn	Brauchwasser	5	432

I.4.4. Für die im Spruchpunkt I.4.1. genehmigten Maßnahmen (Einleitung anfallender Bauwässer in den Vorfluter) wird die Konsensdauer mit 10 Jahren ab Datum des Bescheides, somit bis **zum 12. September 2034** festgelegt.

Für die im Spruchpunkt I.4.2. genehmigten Maßnahmen (Versickerungen von Niederschlagswässern) wird die Konsensdauer mit 90 Jahren ab Datum des Bescheides, somit bis zum **12. September 2114** festgelegt.

I.4.5. Die Wasserrechte gelten im Sinne des § 22 Abs 1 WRG als mit dem Eigentum an der jeweiligen Anlage verbunden.

I.4.6. Als wasserrechtliche Bauvollendungsfrist für die gegenständlichen Anlagen wird der **30. September 2034** bestimmt. Sind in Nebenbestimmungen vereinzelt kürzere Fristen vorgeschrieben, bleiben diese von dieser generellen Fristfestsetzung unbeschadet. Auf die Rechtsfolgen des § 27 Abs 1 lit f WRG (Erlöschen der wasserrechtlichen Bewilligung bei Fristüberschreitung) wird hingewiesen.

I.5. Mitbewendung des Forstgesetzes 1975

I.5.1. Der ÖBB-Infrastruktur AG wird unter Zugrundelegung der forsttechnischen Unterlagen, ON N490-01, Plannummer NB02-UV-0000LF-00-001 (idF der ergänzenden Auskünfte von April 2023) die Rodungsbewilligung für nachstehende Waldflächen im Ausmaß von 62.378 m² in den Katastralgemeinden Dörfles, Weikendorf, Mannersdorf, Stillfried, Grub an der March, Waidendorf, Dürnkrot, Jedenspeigen, Waltersdorf an der March, Drösing, Ringelsdorf, Hohenau, Rabensburg und Bernhardsthal erteilt:

KG	Befristete Rodung [m²]	Dauernde Rodung [m²]	Gesamtrodung [m²]
06004 Dörfles	2.064	1.090	3.154
06029 Weikendorf	333	1.198	1.531
06011 Mannersdorf	3.507	4.606	8.113
06023 Stillfried	3.214	4.108	7.322
06008 Grub a. d. March	1.497	1.396	2.893
06129 Waidendorf	3.776	2.530	6.306
06106 Dürnkrot	1.055	6.215	7.270
06114 Jedenspeigen	657	3.450	4.107
06127 Waltersdorf a. d. March	1.695	4.009	5.704
06105 Drösing	1.061	1.253	2.314

06122 Ringelsdorf	1.246	2.572	3.819
06112 Hohenau	1.056	509	1.565
15125 Rabensburg	2.188	3.212	5.400
15105 Bernhardsthal	1.279	1.601	2.881
Rodungen gesamt	24.528	37.850	62.378

- I.5.2.** Das Erfordernis des Erwerbes der betroffenen Grundstücke und Rechte bleibt unberührt.
- I.5.3.** Es wird festgestellt, dass das öffentliche Interesse an der Errichtung des gegenständlichen Bauvorhabens das öffentliche Interesse an der Erhaltung des Waldes auf den oben angeführten Waldflächen überwiegt.
- I.5.4.** Die Rodung ist an den ausschließlichen Zweck der Errichtung und des Betriebes des Vorhabens „ÖBB-Strecke 114.01, Wien Praterstern - Staatsgrenze nächst Bernhardsthal, Abschnitt NORD (Gänserndorf - Staatsgrenze); km 32,954 bis km 77,993; Modernisierung der Nordbahn; Nordabschnitt“ samt zugehöriger Nebenanlagen gebunden.
- I.5.5.** Die Rodungsbewilligung erlischt, wenn der Rodungszweck bis zum Ablauf eines Zeitraumes von 10 Jahren ab Rechtskraft des Bescheides nicht erfüllt wurde, das heißt, wenn die technische Rodung der beantragten Waldflächen zum Zwecke der Verwirklichung des Vorhabens nicht bis zu diesem Zeitpunkt durchgeführt wurde. Die Wiederbewaldung befristeter Rodungsflächen ist in der nach Bauende nächstfolgenden Vegetationsperiode durchzuführen. Die Bewilligung für die vorübergehende Nutzung von Waldflächen zu anderen Zwecken als für solche der Waldkultur erlischt mit der Wiederbewaldung, spätestens aber am **30. September 2034**.

I.6. Mitbewilligung des Denkmalschutzgesetzes

- I.6.1.** Der ÖBB-Infrastruktur AG wird unter Zugrundelegung der Einreichunterlagen und unter Einhaltung der Auflagen beziehungsweise Bestimmungen (siehe Spruchpunkt IV.) die Genehmigung zur Veränderung des Denkmals Hamelbachbrücke in km 75,706, KG Bernhardsthal, erteilt.
- I.6.2.** Die Bewilligung erlischt, wenn von ihr nicht innerhalb von drei Jahren, somit bis spätestens **12. September 2027**, tatsächlich Gebrauch gemacht wird. Verlängerungen bis zu insgesamt weiteren drei Jahren sind möglich.

I.7. Mitbewilligung des Rohrleitungsgesetzes

- I.7.1.** Der ÖBB-Infrastruktur AG wird unter Zugrundelegung der Einreichunterlagen, insbesondere des Technischen Bericht Streckenplanung, ON N411, Plannummer: NB02-UV-01SP-00-1055 und in den dargestellt in den Plänen, ON 415.93 bis ON 415.96, die Genehmigung erteilt.

- I.7.2.** Es wird festgehalten, dass durch das gegenständliche Bauvorhaben keine Gefährdung der Rohrleistungsanlage oder ihres Betriebes zu erwarten ist.

II. Projektbestandteile

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

**ÖBB-Strecke 114.01, Wien Praterstern - Staatsgrenze nächst Bernhardsthal;
Abschnitt NORD (Gänserndorf - Staatsgrenze); km 32,954 bis km 77,993;
„Modernisierung der Nordbahn; Nordabschnitt“**

UVP-Projekt

UVP-, Trassen- und sonstige materiellrechtliche Genehmigungsunterlagen - EisbG, HIG gemäß den mit Bescheidstempel versehenen Einlagen- bzw. Inhaltsverzeichnissen vom 25. April 2022, idF 18. November 2022, ON 101, Plannummer NB02-UV-0000AL-00-0001 und ON 401, NB02-UV-01SP-00-1001

II.2. Weiterführende Unterlagen (ergänzende Auskünfte) gemäß § 24c Abs 6 UVP-G 2000:

Beantwortung der Auskunftsaufträge zu den Fachbereichen Abfallwirtschaft und Boden- und Grundwasserqualität; Wasserbautechnik und Oberflächenwässer; Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. biologische Vielfalt; Luft und Klima; Eisenbahnbautechnik inkl. Eisenbahnkreuzungen Eisenbahnbetrieb sowie Straßen sowie Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft- und Stadtbild, Sach- und Kulturgüter vom März (Teil I) und August 2023 (Teil II) durch die Projektwerberin inklusive Anlagen (Grundlage für die Beurteilung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023)

III. Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil

Folgende Unterlagen sind Bestandteil des Bescheides:

- Eisenbahnfachliches Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 27. April 2022, GZ 21-3079, erstellt von der Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H., Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien, idF Revision vom 30. September 2022 und ergänzt vom 24. November 2022;
- Zwischenprüfbescheinigung GZ 21/3080/INF 001 für die Teilsysteme Infrastruktur (INF), einschließlich Personen mit eingeschränkter Mobilität (PRM), TSI INF 1299/2014/EU und TSI PRM 1300/2014/EU, Durchführungsverordnung 2019/776, Modul SG, Phase Einreichplanung, der Benannten Stelle Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H., Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien, Kennnummer 1602, vom 27. April 2022;
- Zwischenprüfbescheinigung GZ 21/3080/CCS 001 für das Teilsystem Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, TSI 2016/919 und Durchführungsverordnung 2019/776, 2020/387 und 2020/420, Modul SG, Bewertungsphase Einreichung für

- Baugenehmigung, der Benannten Stelle Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H., Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien, Kennnummer 1602, vom 27. April 2022;
- Zwischenprüfbescheinigung, GZ 21/3080/ENE 001 für das Teilsystem Energie, TSI ENE, Verordnung (EU) Nr. 1301/2014 EG, Modul SG, Phase Entwurfsprüfung, der Benannten Stelle Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H., Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien, Kennnummer 1602, vom 27. April 2022;
 - Ergänzend durchgeführte Erhebungen des Fachbereiches Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. biologische Vielfalt vom 15. August 2023;
 - Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen inklusive Forsttechnischem Gutachten vom 16. Oktober 2023, koordiniert und zusammengefasst von der Kordina & Riedmann ZT GmbH;
 - Forsttechnisches Gutachten vom 6. Oktober 2023, erstellt durch den nichtamtlichen Sachverständigen Dipl.- Ing. Martin Kühnert, Ingenieurkonsulent für Forst- und Holzwirtschaft; Allg. beeidete und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger, Piccaverweg 29, 1140 Wien;
 - Verhandlungsschrift aufgenommen am 28. und 29. November 2023 vom 5. Dezember 2023 samt Beilagen, GZ 2023-0.749.912;
 - Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den ergänzenden Einwendungen nach der Verhandlung.

IV. Nebenbestimmungen

IV.1.0. Allgemeines

IV.1.0.1. Die Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 ist spätestens drei Monate vor Baubeginn über den geplanten Baubeginn zu informieren. Unter einem sind die Bestellung der örtlichen, der und der abfallchemischen Bauaufsicht der Behörde bekannt zu geben. Weiters ist die mit der Leitung betraute § 40 EisbG-Person zu benennen.

Hinweis: Die in den Nebenbestimmungen vorgesehenen wasserrechtlichen Bauaufsichten gemäß § 120 WRG 1959 (wasserbautechnische und hydrogeologische) werden von der Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP- G 2000 nach Information über den geplanten Baubeginn bestellt.

IV.1.0.2. Sofern nichts Konkretes (schutzgutbezogen) in den jeweiligen Nebenbestimmungen festgelegt wird, wird als „Baubeginn“ der Beginn der Bauarbeiten (auf die Errichtung eines Bauvorhabens gerichtete bautechnische Maßnahmen) im jeweiligen Bauabschnitt definiert. Nebenbestimmungen sind schutzgutbezogen auszulegen.

IV.1.0.3. Die in den Nebenbestimmungen vorgesehenen Baubegleitungen und Bauaufsichten haben für ihren Zuständigkeitsbereich die Umsetzung der im Einreichprojekt enthaltenen und der zusätzlich im Bescheid vorgeschriebenen Maßnahmen zu veranlassen bzw. zu kontrollieren. Allen Bauaufsichten und Baubegleitungen ist Zutritt zu allen Baustellenbereichen und Einsicht in alle für die Überprüfung relevanten Unterlagen zu gewähren.

IV.1.0.4. Die nachfolgend in den Spruch aufgenommenen Nebenbestimmungen aus ökologischer Sicht sind verbindlich, müssen jedoch in Zusammenschau mit jenen Nebenbestimmungen des nachfolgenden teilkonzentrierten Verfahrens gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000 betrachtet werden.

IV.1. Zwingende Maßnahmen in Bau- und Betriebsphase

IV.1.1. Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen (ST)

Bauphase

IV.1.1.1. (ST 01) In der Bauphase ist für Fußgänger die Erreichbarkeit der Bahnsteige der Hst Tallesbrunn mittels Bauprovisorien (z.B. prov. Übergangssteg) zu gewährleisten.

IV.1.1.2. (ST 02) In der Bauphase ist für Fußgänger die Erreichbarkeit der Bahnsteige der Hst Stillfried mittels Bauprovisorien (z.B. prov. Übergangssteg) zu gewährleisten.

IV.1.1.3. (ST 03) In der Bauphase ist am Bf Dürnkrot für Fußgänger die Erreichbarkeit des Inselbahnsteiges von Westen kommend mittels Bauprovisorien (z.B. prov. Übergangssteg) zu gewährleisten.

IV.1.1.4. (ST 04) In der Bauphase ist für Fußgänger die Erreichbarkeit der Bahnsteige der Hst Rabensburg mittels Bauprovisorien (z.B. prov. Übergangssteg) zu gewährleisten.

IV.1.1.5. (ST 05) In der Bauphase ist die fußläufige Erreichbarkeit des bestehenden Personendurchganges der Hst Bernhardsthal von der Teichstraße aus beidseitig der Bahn (gegebenenfalls mittels Bauprovisorien) zu gewährleisten.

IV.1.1.6. (ST 06) Die Ausgestaltungen der von den Straßenprojekten betroffenen Grundstückszufahrten (Einwendungen B002, D001 und D002) sind im Zuge der nachfolgenden straßenrechtlichen Verfahren nach § 12 NÖ-Straßengesetz (LGBl. Nr. 8500-0 idF LGBl. Nr. 16/2022) detailliert darzustellen.

IV.1.1.7. (ST 08) Die Einbindung der beiden Wege auf den Sulzbachdämmen südlich und nördlich der Wegbrücke (Objekt Nr. 17, Wegbrücke über den Sulzbach r.d.B bei Bahn-km 48,862) ist mittels Schleppkurven (Angabe des maßgeblichen Fahrzeugs durch den Wasserverband) zu prüfen. Die Einbindungen sind gegebenenfalls an die erforderlichen Schleppkurven anzupassen.

IV.1.1.8. (ST 09) Der Wendeplatz bei km 43,800 r.d.B. ist ca. 40 m in Richtung Süden zu verschieben und mit einem Durchmesser von 22 m auszubilden.

IV.1.2. Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Naturschutz - ÖK)

Bauphase

IV.1.2.1. (ÖK 01) Installierung Umweltbaubegleitung: 3 Monate vor Beginn der vorgezogenen Maßnahmen sowie von Gehölzentfernungen ist eine Umweltbaubegleitung (UBB) für den Fachbereich Ökologie zu bestellen, welche die Aufgaben gemäß RVS 04.05.11 wahrnimmt. Die Umweltbaubegleitung hat auch die erforderlichen Monitoringmaßnahmen vor (CEF-Maßnahmen) und während der Ausführungsphase zu koordinieren. Das, mit der Aufgabe der Umweltbaubegleitung, beauftragte Unternehmen ist den Behörden gemäß § 24 Abs 1 und 3 UVP-G 2000 bekannt zu geben.

Die Umweltbaubegleitung hat fachliche Qualifikationen insbesondere für folgende Fachbereiche vorzuweisen:

- Abgeschlossene Universitätsausbildung einschlägiger hierfür in Frage kommender Fachgebiete.
- Langjährige Berufserfahrung für die Fachgebiete Landschaftsplanung, sowie der Vegetations- und Tierökologie, angewandter Naturschutz.
- Ausreichende Erfahrung und Praxis in Umsetzung und Bauaufsicht ökologischer Maßnahmen bei Bauvorhaben.
- Mehrjährige Erfahrung und Praxis auf dem Gebiet des Biotopmanagements, vor allem für die Durchführung von Vegetationsverpflanzungen sowie in der Umsetzung fachgerechter CEF-Maßnahmen inkl. Absammlung hinsichtlich Amphibien, Reptilien, Hamster und Ziesel.

IV.1.2.2. (ÖK 02) Installierung Umweltbauaufsicht: Diese hat die Einhaltung der im Einreichprojekt enthaltenen und der zusätzlich durch die Behörde vorgeschriebenen Maßnahmen zu kontrollieren.

Die Umweltbauaufsicht hat fachliche Qualifikationen insbesondere für folgende Fachbereiche vorzuweisen:

- Abgeschlossene Universitätsausbildung einschlägiger hierfür in Frage kommender Fachgebiete.
- Langjährige Berufserfahrung für die Fachgebiete Landschaftsplanung, sowie der Vegetations- und Tierökologie, angewandter Naturschutz.
- Ausreichende Erfahrung und Praxis in Umsetzung und Bauaufsicht ökologischer Maßnahmen bei Bauvorhaben.

Die Umweltbauaufsicht hat unaufgefordert halbjährlich an die zuständige Behörde Berichte vorzulegen, in denen die Begehungsprotokolle, die laufenden Arbeiten, Abweichungen vom Projekt, außergewöhnliche Ereignisse und Erfolgskontrollen der CEF-Maßnahmen darzustellen sind (inklusive Fotodokumentation).

IV.1.2.3. (ÖK 03) Überprüfung und Entsorgung Neophyten: Vor Beginn der Bauarbeiten (Oberbodenabschub) ist das Baufeld auf das Vorkommen von invasiven Neophyten zu überprüfen und die Bestände sind zu dokumentieren. Im Zuge der Erdbauarbeiten ist der Oberboden mit den invasiven Neophyten gesondert abzuheben und anschließend ohne Zwischenlagerung in geeignete Entsorgungsbetriebe zu verbringen. Die Maßnahmen sind von der Umweltbaubegleitung zu dokumentieren.

IV.1.2.4. (ÖK 04) Vorgaben Oberbodenmanagement: Vor Baubeginn ist der Oberboden abzuschleppen und in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung auf geeigneten, d.h. naturschutzfachlich geringwertigen, Flächen zwischenzulagern, sofern das Substrat für Rekultivierungen benötigt wird. Für die Lagerung sind die Vorgaben der „Richtlinien für die sachgerechte Bodenrekultivierung“ zu berücksichtigen. Die Verfüllung von Geländemulden, Sutteln oder Gräben außerhalb des Baufeldes ist nicht zulässig.

IV.1.2.5. (ÖK 05) Rodungen und sonstige Gehölzfällungen sind ausschließlich im Zeitraum zwischen 1. Oktober und 28. Februar zulässig.

- IV.1.2.6.** (ÖK 06) Ersatzbäume Ortsbereiche: Für alle Ortsbereiche gilt, dass für jeden gefälltten Solitärbaum (Straßenbaum, Baum im Bahnhofsumfeld etc.) ab 50 cm Stammumfang, gemessen in einem Meter Höhe ab Wurzelverzweigung, jeweils 3 neue standortgerechte Bäume zu pflanzen sind - für nachweislich kranke Bäume (z.B. aufgrund Eschentriebsterben) jeweils 1 Baum. Ausgenommen davon sind invasive neophytische Gehölze wie Götterbaum oder Robinie und Bäume auf den Böschungsbereichen der Bahn. Die Ersatzbäume sind mit einem Mindeststammumfang von 8 bis 15 cm im Projektbereich inkl. 200 m Umfeld zu pflanzen. Die Pflege ist bis zum gesicherten Anwuchs durchzuführen. In einem im Rahmen des Naturschutzverfahrens vorzulegenden Detailplan sind die zu fällenden Bäumen und die Ersatzpflanzungen darzustellen.
- IV.1.2.7.** (ÖK 07) Für alle Ortsbereiche gilt die Einhaltung der ÖNORM B1121: Besonderes Augenmerk ist auf die Einhaltung der Baufeldbegrenzungen und der Schutzmaßnahmen für den Baumbestand im Sinne der ÖNORM B1121 zu legen. Zu erhaltende Bäume sind abzulanken, der Wurzelbereich ist gegen Verdichtungen infolge Überfahrens oder Ablagerungen zu schützen. Die Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen sind in den Berichten der Umweltbaubegleitung zu dokumentieren.
- IV.1.2.8.** (ÖK 08) Vorgaben Pflanzmaterial und Saatgut: Für die Anlage von ökologischen Ausgleichsflächen dürfen nur standortgerechte Gehölze aus regionaler Herkunft bzw. REWISA zertifiziertes Saatgut verwendet werden. Die Herkunft des Pflanzmaterials und des Saatgutes sind durch die Umweltbaubegleitung zu dokumentieren.
- IV.1.2.9.** (ÖK 09) Alle Baustellenzufahrten, Baustraßen und als Baustellenzufahrten genutzte Wege außerhalb von Ortsbereichen sowie Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen sind nach Abschluss der Bauphase entsprechend ihres ursprünglichen Zustandes wiederherzustellen, sofern im Einreichprojekt nichts Anderes vorgesehen ist. Der Zustand der Wege vor und nach der Bauphase ist von der Umweltbaubegleitung zu dokumentieren.

Artenschutz Bauphase

- IV.1.2.10.** (ÖK 10) Sämtliche schadensbegrenzenden oder funktionserhaltenden Maßnahmen, die vor Baubeginn und während der Bauabwicklung umgesetzt werden, sind durch die Umweltbaubegleitung zu dokumentieren (inkl. Pläne und Fotos).
- IV.1.2.11.** (ÖK 11) Schutz ökologisch wertvoller Lebensräume: Naturschutzfachlich bedeutende Lebensräume - dazu zählen v.a. Wiesen, artenreiche Brachen, Wälder und andere Gehölzbestände sowie Still- und Fließgewässer sind durch stabile und gut sichtbare Begrenzungen wirksam vom Baufeld abzugrenzen. Die Maßnahme ist über die gesamte Bauzeit im jeweiligen Bauabschnitt aufrecht zu erhalten.
- IV.1.2.12.** (ÖK 12) Absuchen geschützter Pflanzen vor Baubeginn: Das Baufeld ist vor der Baufeldfreimachung auf das Vorkommen gemäß NÖ Artenschutzverordnung, LGBl. 5500/2-0, geschützter Pflanzen abzusuchen. Pflanzenindividuen geschützter Arten sind, mit Ausnahme gut ausbreitungsfähiger, lokal häufiger Arten (wie z.B. *Typha angustifolia* und *T. latifolia*) oder Pflanzen außerhalb ihres natürlichen Verbreitungsgebietes (z.B. Eiben), zum vegetationsökologisch besten Zeitpunkt auf geeignete Standorte zu verpflanzen.

IV.1.2.13. (ÖK 13) Die Vegetationsbestände jener Biotope und Strukturelemente, die dem Biotoptyp „Halbtrockenrasen, Halbtrockenrasenbrache oder Schottertrockenrasen“ zuzuordnen sind (z.B. bei der Überführung Tallesbrunn, südlich und nördlich Bernhardsthal), sind zum vegetationsökologisch besten Zeitpunkt, jedenfalls vor Baubeginn aus dem Baufeld zu verbringen. Dies gilt auch für jene Flächen, die in der Biotopkartierung anderen Biotoptypen zugeordnet wurden, aber den o.a. zu verbringenden Typen entsprechen. Weiters sind Vegetationsbestände zu verpflanzen, in welchen sich Vorkommen von im Pannon gefährdeten Pflanzen der Kategorien VU, EN oder CR der aktuellen Roten Liste der Pflanzen Österreichs (Schratt-Ehrendorfer et al. 2022) befinden. Davon ausgenommen sind Gehölze (v.a. Schwarzpappel). Es ist im Naturschutzverfahren darzustellen, welche Methode am Ziel führendsten ist (Oberbodentransfer, Sodenabtrag). Als Zielflächen sind die im Projekt dargestellten Ausgleichs- und Poolflächen oder bereits erdbaulich fertiggestellte Böschungsbereiche im Nahbereich zu verwenden. Im Naturschutzverfahren ist eine Detailplanung unter Berücksichtigung der o.a. Punkte vorzulegen, wobei das 3-fache der beanspruchten Fläche auch unter Heranziehung von ökologischen Ausgleichsflächen vom Typ Brache-Initialentwicklung als Halbtrockenrasen bzw. Trockenrasen zu entwickeln sind.

IV.1.2.14. (ÖK 14) Absuchen geschützter Tiere vor Baubeginn: Das Baufeld ist vor der Baufeldfreimachung auf das Vorkommen geschützter Tierarten gemäß NÖ Artenschutzverordnung abzusuchen. Werden geschützte Tierarten festgestellt, die nicht in gesonderten Auflagen behandelt werden, sind geeignete Maßnahmen zur Vermeidung der Übertretung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände seitens der Umweltbaubegleitung festzulegen und zu dokumentieren.

IV.1.2.15. (ÖK 15) Errichtung temporäre Amphibienschutzzäune: Vor Beginn der Bauarbeiten sind randlich des Baufeldes (inkl. Baustraßen) in folgenden Abschnitten temporäre Amphibien- bzw. Reptilienschutzzäune zu errichten und während der Bauphase in den Aktivitätszeiten der Amphibien und Reptilien instand zu halten:

- Auf der gesamten Länge des Trassenverlaufes im bzw. unmittelbar randlich des FFH-Gebietes (Angern-Dürnkrot, Bernhardsthaler Teich).
- Östlich des Baufeldes zwischen Zayabrücke und Hohenau.
- Je nach Überstauungssituation (Ausbildung baustellennaher Sutzen) sind zusätzliche Abzäunungen zur Vermeidung des Einwanderns von Amphibien in das Baufeld vorzunehmen.

Anpassungen an die örtliche Situation (v.a. in Berücksichtigung von Verkehrswegen, baulicher Infrastruktur etc.) sind zu berücksichtigen und im Rahmen des Naturschutzverfahrens vorzulegen. Die vorgesehenen Abplankungs- und Schutzmaßnahmen sind im Detail in Berücksichtigung der Bautätigkeiten und der örtlichen Situation darzustellen.

IV.1.2.16. (ÖK 16) CEF Winterquartiere Amphibien und Reptilien Nahbereich Gewässer:

- Im Nahbereich des Hufeisenteiches (km 45,50 -km 45,75) bzw. der Hufeisenteichsutte (km 45,83) sind (zB im Bereich der ausgewiesenen Ausgleichs- und

Poolflächen) mindestens 1 Jahr vor Baubeginn im ggst. Bereich Überwinterungshabitate im Gesamtausmaß von mindestens 500 m² herzustellen. Diese sind so zu verorten, dass keine wertvollen Lebensräume beansprucht werden. Im Bau-
feld abgefangene Amphibien oder Reptilien sind in diese Bereiche zu verbringen.

- Im Nahbereich des Uhlteiches (km 46,60 – km 47,07) sind (zB im Bereich der ausgewiesenen Ausgleichs- und Poolflächen) mindestens 1 Jahr vor Baubeginn zusätzliche Überwinterungshabitate im Gesamtausmaß von mindestens 1.000 m² herzustellen. Diese sind so zu verorten, dass keine wertvollen Lebensräume beansprucht werden. Im Bau-
feld abgefangene Amphibien oder Reptilien sind in diese Bereiche zu verbringen. Geeignete Maßnahmenflächen befinden sich im Nahbereich des Beckens SAD 14 sowie in den Landwirtschaftsflächen westlich des Beckens SAD 13. Im Bau-
feld abgefangene Amphibien oder Reptilien sind in diese Bereiche zu verbringen.
- Es sind Maßnahmen zur Sicherung der Erreichbarkeit potenzieller Sommer- und Überwinterungshabitate von Reptilien und Amphibien an den Dammböschungen im Bereich des Bernhardsthaler Teiches in der Bauphase auszuarbeiten (z.B. Einsatz der Zaun-Kübel-Methode, entsprechende zeitliche bzw. jahreszeitliche Adaptierung der Bauphasen und Zufahrten) und im Rahmen des Naturschutzverfahrens vorzulegen.

IV.1.2.17. (ÖK 17) CEF-Amphibien und Reptilien Landhabitate:

- Vor dem Beginn von erdbaulichen Maßnahmen auf potentiellen Amphibien- und Reptilienhabitaten sind die Flächen jedenfalls seitens der Umweltbaubegleitung auf Besiedlung zu prüfen, die geeigneten Maßnahmen einzuleiten und die Flächen für den Bau freizugeben.
- Die Absuche von Amphibien und Reptilien im Bau-
feld bzw. der Fang hat gemäß Stand des Wissens zu erfolgen (mehrmalige Begehungen, Einsatz von „Reptilienplots“ etc., Einsatz von Fangzäunen und -kübeln). Gefangene Tiere sind in die je Bauabschnitt vorbereiteten Ersatzhabitate zu übersiedeln. Das Absuchen sowie die Art und Anzahl der geborgenen Tiere sowie das Verbringen auf die Zielstand-
orte sind von der Umweltbaubegleitung zu dokumentieren.
- Im Rahmen des Naturschutzverfahrens ist die genaue Lage der Maßnahmenflächen und eine auf den jeweiligen Bauabschnitt angepasste Detailplanung vorzu-
legen. Hier ist auch der geplante zeitliche und organisatorische Ablauf unter Berücksichtigung der Bauphasen darzustellen.

IV.1.2.18. (ÖK 18) Böschungsgestaltung Amphibien und Reptilien Augebiet Angern: Die Böschungen im Nahbereich Hufeisenteich, Hufeisenteichsutte und Uhlteich sind so zu strukturieren, dass sie als strukturreiches Ruhe- und Überwinterungshabitat für Amphibien und als Ganzjahreslebensraum Reptilien geeignet sind. Es sind daher reichlich Totholz, Wurzelstöcke und Steine einzubringen. Neue Steinschichtungen sind jedenfalls unvermörtelt auszuführen. Eine initiale Bepflanzung (ggf. auch mit Einsatz von Steckhölzern) ist vorzunehmen. Die Maßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan im Rahmen des Naturschutzverfahrens darzustellen.

- IV.1.2.19.** (ÖK 19) Die zu rekultivierenden bahnbegleitenden Flächen sind außerhalb der Ortsbereiche durch eine entsprechende Geländemodellierung (Mulden, Dämme) und Strukturierung (Einbringen von Wurzelstöcken, Sonderstrukturen) in ihrer naturräumlichen Qualität möglichst entsprechend dem Ist-Zustand anzulegen und zu entwickeln. Die Maßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan im Rahmen des Naturschutzverfahrens darzustellen.
- IV.1.2.20.** (ÖK 20) CEF-Fledermäuse-Bergung: Die Fällung von potentiellen Quartierbäumen ist von einer fledermauskundlichen Bauaufsicht zu begleiten. Werden Fledermäuse in Spalten oder Höhlungen der zu fällenden Bäume angetroffen, sind diese in geeignete Fledermauskästen zu verbringen. Abzubrechende Gebäude und Brücken sind vorab auf die Nutzung durch Fledermäuse zu prüfen. Handelt es sich um Wochenstuben oder Winterquartiere, ist ein Abbruch erst nach Verlassen der Quartiere möglich. Bei der Nutzung als Zwischenquartiere können die angetroffenen Exemplare bei geeigneter Witterung geborgen und in dafür vorbereitete Fledermauskästen verbracht werden. Diese Fledermauskästen sind im Umfeld des Quartiers, außerhalb des Wirkungsbereiches der Baustelle, zu montieren.
- IV.1.2.21.** (ÖK 21) CEF-Fledermaus-Ersatzquartiere: Pro betroffenem potenziellen Fledermausquartier sind auf geeigneten Flächen im Umkreis von 300 m, um das Quartier jeweils 3 Fledermausquartiere anzubringen. Die Anzahl richtet sich nach der Zahl der betroffenen Quartiere, womit für einen Baum mit z.B. 3 Spechtlöchern 9 Fledermauskästen vorzusehen sind. Fledermausquartiere sind aus natürlichem Material (Holz gefällter Bäume) zu errichten. Die Standorte der Ersatzquartiere sind mit GPS zu verorten und von der Umweltbaubegleitung zu dokumentieren.
- IV.1.2.22.** (ÖK 22) CEF Totholzkäfer:
- Im Baufeld gefällte Bäume mit Lebensraumpotenzial für Scharlachkäfer (Pappeln und Weiden ab ca. 20 cm Durchmesser) sind in geeignete Maßnahmenflächen zu verbringen und der weiteren Sukzession zu überlassen.
 - Werden Altbäume mit Mulmhöhlen gerodet, so sind derartige Bäume oder Stammabschnitte in ausreichender Größe zu bergen und entweder auf Ausgleichsflächen oder in angrenzende Waldbestände fachgerecht einzubringen.
 - Die Wurzelstöcke gefällter Eichen ab einem Stammdurchmesser von 50 cm sind so im Bereich von Maßnahmenflächen einzugraben, dass sie als Brutlebensräume für Hirschkäfer und andere totholzbewohnende Käfer geeignet sind. Dies betrifft vor allem Bäume aus dem Baubereich der Grünbrücke bei km 44,9 (Eichenwald).
 - Die im Zuge dieser Auflage umgesetzten Maßnahmen sind mit GPS zu verorten und von der Umweltbaubegleitung zu dokumentieren.
- IV.1.2.23.** (ÖK 23) CEF-Schnecken: Vorkommen von nach der NÖ-Artenschutzverordnung geschützten Schnecken, insbesondere der Kartäuserschnecke (*Monacha cartusiana*), sind vor Baubeginn abzusammeln und in geeignete Ersatzhabitats zu verbringen.
- IV.1.2.24.** (ÖK 24) CEF-Hecken-Wollflafer: Im Baufeld zu entfernende Schlehen- und Weißdornsträucher mit Lebensraumeignung für den Hecken-Wollflafer sind im Ausmaß von

mindestens 1.000 m² in die CEF-Maßnahmenflächen (z.B. für den Neuntöter) zu verpflanzen.

IV.1.2.25. (ÖK 25) CEF Großer Feuerfalter: Zur Gewährleistung der durchgehenden ökologischen Funktionsfähigkeit für den Großen Feuerfalter ist im Nahebereich des Vorkommens beim Hufeisenteich bzw. Uhlteich eine 0,3 ha große Fläche ein Jahr vor Baubeginn anzulegen und hinsichtlich der Lebensraumansprüche des Feuerfalters (Förderung von Arten der Gattung Rumex) zu entwickeln und zu pflegen. Im Projekt vorgesehene Maßnahmenflächen östlich des Hochwasserschutzdammes können in diesem Bereich für diese Maßnahme herangezogen werden.

IV.1.2.26. (ÖK 26) CEF Osterluzeifalter: Vorkommensbereiche der Osterluzei sind

- wenn sie unmittelbar angrenzend an das Baufeld liegen, mit stabilen Holzplanken abzusichern
- oder wenn eine Gefährdung der Pflanzen durch Baumaßnahmen möglich ist, in Ausgleichsflächen oder wiederhergestellte Böschungsbereiche zu verpflanzen. Die Verpflanzungen der Rhizome hat im zeitigen Frühjahr (vor der Flugzeit der Falter) zu erfolgen.

IV.1.2.27. (ÖK 27) CEF-Ziesel und Hamster:

In potenziellen Lebensräumen von Feldhamstern und Ziesel im Baufeld zzgl. eines Puffers von mindestens 20 m, ist nach Beendigung des Winterschlafes (etwa Ende März) eine Detailkartierung von Baueingängen vorzunehmen. Befinden sich im Baufeld Baueingänge, so sind eine oder mehrere der folgenden Maßnahmen zu setzen:

- Kleinräumige Adaptierung von Eingriffsflächen: Die von Zieseln oder Hamstern besiedelten Eingriffsflächen, sind so zu adaptieren, dass ein Abstand von 5 m zu Baueingängen eingehalten werden kann.
- Vergrämuungsmaßnahmen: Wenn aufgrund der räumlichen Gegebenheiten eine Adaptierung des Baufeldes nicht möglich ist, sind soweit möglich Vergrämuungsmaßnahmen umzusetzen (Abziehen der Grasnarbe, Entfernung des Nahrungsangebotes; Auflockerung des Oberbodens (ca. 7 cm) mit Bodenfräse)
- Umsiedlungen (falls Vergrämuung nicht erfolgreich) sind entsprechend der Maßnahmen N-TL-BA-02 durchzuführen. Auf den Zielflächen sind vor Beginn der Umsiedlung 10 Erdröhren (Tiefe 50 cm, Breite 8 cm, schräg nach unten führend) pro umzusiedelndes Tier anzulegen.
- Jegliche Lenkungs- und Absiedlungsmaßnahmen sind während der aktiven Zeit (außerhalb der Winterschlafperiode) und außerhalb der Zeit der Jungenaufzucht durchzuführen. In Bezug auf Zieselbaue beschränkt sich diese Zeit auf Ende März bis Ende April, sowie Anfang Juli bis Ende August. In Bezug auf Hamsterbaue sind Lenkungsmaßnahmen nur im Frühling Ende März bis Ende April durchzuführen.

IV.1.2.28. (ÖK 28) Horstkontrolle Bauphase: Um Störungen von Greifvögeln und Eulen (Uhu) während der Bauphase zu verhindern, sind während der gesamten Bauzeit im jeweiligen Bauabschnitt jährliche Horstkontrollen entsprechend der Brutphänologie der relevanten Arten zwischen Mitte November bis Ende April durch einen fach- und gebietskundigen Ornithologen durchzuführen.

IV.1.2.29. (ÖK 29) Horstschutz Kaiseradler: Sollte ein trassennahes Brutvorkommen im Zuge der Horstkontrollen festgestellt werden, ist im Umkreis von 300 m um den Horststandort eine Horstschutzzone einzurichten.

In dieser Zone sind bis zum Ende des Brutgeschehens längstens zwischen Mitte Februar bis Ende August die Einrichtung und Vorhaltung von Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen sowie alle störungsintensiven Arbeiten (insb. Rammen von Masten, Rammen und Ziehen von Spundwänden, Unterbausanierung mittels Aushubmaschine-AHM) zu unterlassen.

Fahrten mit LKW und PKW auf bestehenden Straßen und Wegverbindungen sind möglich. Halten und Parken sowie ein Befahren von Flächen abseits der Wege sind in der Horstschutzzone in der Zeit des Brutgeschehens nicht zulässig.

Bauarbeiten (bzw Tätigkeiten) auf der Trasse selbst sind zulässig, wenn sie in ihrer Störungsintensität mit dem laufenden Betrieb und störungsarmen Instandhaltungsarbeiten vergleichbar sind. Die Bauzeitpläne und Arbeiten sind im Bereich der Horstschutzzone mit der behördlich bestellten Umweltbauaufsicht (Ornithologe) abzustimmen und von diesem freizugeben.

Die Einhaltung der Horstschutzzone ist durch die Umweltbauaufsicht (Ornithologe) zu kontrollieren.

IV.1.2.30. (ÖK 30) Horstschutz Seeadler: Sollte ein trassennahes Brutvorkommen im Zuge der Horstkontrollen festgestellt werden, ist im Umkreis von 300 m, um den Horststandort eine Horstschutzzone einzurichten. In dieser Zone sind bis zum Ende des Brutgeschehens längstens zwischen Mitte Dezember bis Ende August die Einrichtung und Vorhaltung von Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen sowie alle störungsintensiven Arbeiten (insb. Rammen von Masten, Rammen und Ziehen von Spundwänden, Unterbausanierung mittels Aushubmaschine-AHM) zu unterlassen.

Fahrten mit LKW und PKW auf bestehenden Straßen und Wegverbindungen sind möglich. Halten und Parken sowie ein Befahren von Flächen abseits der Wege sind in der Horstschutzzone in der Zeit des Brutgeschehens nicht zulässig.

Bauarbeiten (bzw Tätigkeiten) auf der Trasse selbst sind zulässig, wenn sie in ihrer Störungsintensität mit dem laufenden Betrieb und störungsarmen Instandhaltungsarbeiten vergleichbar sind. Die Bauzeitpläne und Arbeiten sind im Bereich der Horstschutzzone mit der behördlich bestellten Umweltbauaufsicht (Ornithologe) abzustimmen und von diesem freizugeben.

Die Einhaltung der Horstschutzzone ist durch die Umweltbauaufsicht (Ornithologe) zu kontrollieren.

IV.1.2.31. (ÖK 31) Horstschutz Schwarzmilan: Sollte ein trassennahes Brutvorkommen im Zuge der Horstkontrollen festgestellt werden, ist im Umkreis von 200 m, um den Horststandort eine Horstschutzzone einzurichten. In dieser Zone sind bis zum Ende des Brutgeschehens längstens zwischen Mitte März bis Ende Juli Fahrten die Einrichtung und Vorhaltung von Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen sowie alle störungsintensiven Arbeiten (insb. Rammen von Masten, Rammen und Ziehen von Spundwänden, Unterbausanierung mittels Aushubmaschine-AHM) zu unterlassen.

Fahrten mit LKW und PKW auf bestehenden Straßen und Wegverbindungen sind möglich. Halten und Parken sowie ein Befahren von Flächen abseits der Wege sind in der Horstschutzzone in der Zeit des Brutgeschehens nicht zulässig.

Bauarbeiten (bzw Tätigkeiten) auf der Trasse selbst sind zulässig, wenn sie in ihrer Störungsintensität mit dem laufenden Betrieb und störungsarmen Instandhaltungsarbeiten vergleichbar sind. Die Bauzeitpläne und Arbeiten sind im Bereich der Horstschutzzonen mit der behördlich bestellten Umweltbauaufsicht (Ornithologe) abzustimmen und von diesem freizugeben.

Die Einhaltung der Horstschutzzonen ist durch die Umweltbauaufsicht (Ornithologe) zu kontrollieren.

- IV.1.2.32.** (ÖK 32) Horstschutz Rotmilan: Sollte ein trassennahes Brutvorkommen im Zuge der Horstkontrollen festgestellt werden, ist im Umkreis von 200 m, um den Horststandort eine Horstschutzzone einzurichten. In dieser Zone sind bis zum Ende des Brutgeschehens längstens zwischen Anfang März bis Mitte Juli Fahrten und die Einrichtung und Vorhaltung von Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen sowie alle störungsintensiven Arbeiten (insb. Rammen von Masten, Rammen und Ziehen von Spundwänden, Unterbausanierung mittels Aushubmaschine-AHM) zu unterlassen.

Fahrten mit LKW und PKW auf bestehenden Straßen und Wegverbindungen sind möglich. Halten und Parken sowie ein Befahren von Flächen abseits der Wege sind in der Horstschutzzone in der Zeit des Brutgeschehens nicht zulässig.

Bauarbeiten (bzw Tätigkeiten) auf der Trasse selbst sind zulässig, wenn sie in ihrer Störungsintensität mit dem laufenden Betrieb und störungsarmen Instandhaltungsarbeiten vergleichbar sind. Die Bauzeitpläne und Arbeiten sind im Bereich der Horstschutzzonen mit der behördlich bestellten Umweltbauaufsicht (Ornithologe) abzustimmen und von diesem freizugeben.

Die Einhaltung der Horstschutzzonen ist durch die Umweltbauaufsicht (Ornithologe) zu kontrollieren.

- IV.1.2.33.** (ÖK 33) Horstschutz Schwarzstorch: Sollte ein trassennahes Brutvorkommen im Zuge der Horstkontrollen festgestellt werden, ist im Umkreis von 300 m, um den Horststandort eine Horstschutzzone einzurichten. In dieser Zone sind bis zum Ende des Brutgeschehens längstens zwischen Mitte März bis Ende Juli Fahrten und die Einrichtung und Vorhaltung von Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen sowie alle störungsintensiven Arbeiten (insb. Rammen von Masten, Rammen und Ziehen von Spundwänden, Unterbausanierung mittels Aushubmaschine-AHM) zu unterlassen.

Fahrten mit LKW und PKW auf bestehenden Straßen und Wegverbindungen sind möglich. Halten und Parken sowie ein Befahren von Flächen abseits der Wege sind in der Horstschutzzone in der Zeit des Brutgeschehens nicht zulässig.

Bauarbeiten (bzw Tätigkeiten) auf der Trasse selbst sind zulässig, wenn sie in ihrer Störungsintensität mit dem laufenden Betrieb und störungsarmen Instandhaltungsarbeiten vergleichbar sind. Die Bauzeitpläne und Arbeiten sind im Bereich der Horstschutzzonen mit der behördlich bestellten Umweltbauaufsicht (Ornithologe) abzustimmen und von diesem freizugeben.

Die Einhaltung der Horstschutzzonen ist durch die Umweltbauaufsicht (Ornithologe) zu kontrollieren.

- IV.1.2.34.** (ÖK 34) Die Maßnahmenfläche A01-öW d-f-02 (Gst. 78 und 87, KG Aspacherfeld) ist als Aufforstungsfläche nicht heranzuziehen, da sich hier naturschutzfachlich hochwertige Trockenlebensräume befinden.
- IV.1.2.35.** (ÖK 35) Im Ortsgebiet von Dörfles ist das Baufeld so zu optimieren, dass vorhandene bahnahe Gehölzbestände (v.a. östlich des Kirchensteiges bis zum Feilbach) möglichst geschont werden. Eine Plandarstellung mit den zu erhaltenden Gehölzbeständen im Baufeld ist im Naturschutzverfahren vorzulegen.
- IV.1.2.36.** (ÖK 36) Da im Abschnitt zwischen km 34,12 (Eisenbahnbrücke Seherunterführung) und Tallesbrunn (km 36,20) im Wesentlichen Kabelkanäle errichtet werden, ist das Eingriffsausmaß auf das unbedingt erforderliche Ausmaß zu reduzieren. Soweit eine Gehölzentfernung erforderlich ist, sind die Gehölze, wenn möglich, nur auf Stock zu setzen, um eine rasche Regeneration zu ermöglichen.
- IV.1.2.37.** (ÖK 37) Die zwischen der Haltestelle Tallesbrunn und der Straßenüberführung der L 3207 innerhalb des im Einreichprojekt als Baufeld ausgewiesenen Bereiches befindlichen Trockenlebensräume sind soweit möglich zu schonen. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist seitens der Umweltbaubegleitung zu dokumentieren.
- IV.1.2.38.** (ÖK 38) Die Verluste hochwertiger Trockenlebensräume zwischen der Haltestelle Tallesbrunn und der Straßenüberführung der L 3207 sind soweit wie möglich zu reduzieren. Die an den Bahnböschungen dauerhaft beanspruchten Trockenrasenflächen sind lokal im räumlichen Verbund an der Nordbahn im Bereich der dargestellten Maßnahmen- oder Poolflächen im Ausmaß von 0,5 ha zu ersetzen und der beanspruchte Trockenrasen ist auf eine geeignete Fläche zu verbringen (CEF-Maßnahme). Die Umsetzung dieser Maßnahme ist seitens der Umweltbaubegleitung zu dokumentieren.
- IV.1.2.39.** (ÖK 39) Gehölzbestände im Bahnhofsbereich Angern (Biotop SN2B.029) zwischen km 39,9 und km 40,325 rechts der Bahn sind soweit möglich zu erhalten. Die Maßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan im Rahmen des Naturschutzverfahrens darzustellen.
- IV.1.2.40.** (ÖK 40) Die im Ortsbereich von Angern entstehenden Flächenverluste an Gehölzbeständen sind im Umfeld der Ortschaft im Ausmaß von 0,5 ha auszugleichen. Dafür sind die in der Landschaftsplanung dargestellten Poolflächen (Einlage N480-03) heranzuziehen.
- IV.1.2.41.** (ÖK 41) Auf Höhe des Kellerbergteiches bei Bahn km 42,0 ist östlich der Trasse außerhalb naturräumlich hochwertiger Bereiche ein Amphibienlaichgewässer mit einer Mindestgröße (bespannte Wasserfläche während Laichzeit im Frühjahr) von 500 m² zu errichten.
- IV.1.2.42.** (ÖK 42) Die dauerhaften Verluste im auwaldartigen Bereich östlich der Bahn zwischen km 42,0 bis km 42,7 sind im Ausmaß von 0,6 ha angrenzend an die Auwaldbestände an der March durch die Begründung eines Auwaldbestandes vom Typ „Harte Au“ auszugleichen. Dafür kann die in der Landschaftsplanung dargestellte Poolfläche

(Einlage N480-03) östlich der Bahn bei km 42,0 oder ähnliche gelegene Ackerflächen herangezogen werden, sofern sie nicht in einem zeitweise überstauten, Suttenebereich liegen.

- IV.1.2.43.** (ÖK 43) Die vom Vorhaben beanspruchten Bahnsutten zwischen km 42,1 und 42,4 sind nach dem Rückbau der Baustraße soweit als möglich wiederherzustellen. Dabei sind die bestehenden Bahnsutten bereichsweise einzutiefen, um ihre Wasserführung zu verbessern. Ein entsprechendes Konzept auf Basis einer Detailvermessung ist unter Berücksichtigung der Grundwasserstände und des erhaltenswerten Baumbestandes dem Naturschutzoperat beizulegen.
- IV.1.2.44.** (ÖK 44) Die Gehölzbestände im Bereich der Haltestelle Stillfried zwischen km 43,2 und 43,5 links der Bahn sind soweit möglich zu erhalten. Die Maßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan im Rahmen des Naturschutzverfahrens darzustellen.
- IV.1.2.45.** (ÖK 45) Im Baufeld des Güterweges bei der Querung des Gruber Grabens bei ca. km 44,25 sind wertvolle Gehölzbestände (Kopfleiden) östlich des zu adaptierenden Güterweges zu erhalten.
- IV.1.2.46.** (ÖK 46) Im Baufeld der Grünbrücke bis zur Straßenbrücke (km 44,8 bis 45,1) sind Gehölzbestände und Einzelbäume soweit wie möglich zu erhalten. Die Maßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan im Rahmen des Naturschutzverfahrens darzustellen.
- IV.1.2.47.** (ÖK 47) Im Bereich der Ausgleichsfläche B05-öMi-g-09 östlich der geplanten Grünbrücke (ca. km 45,00) ist eine Leitstruktur für Fledermäuse zwischen dem Auwaldbestand im Osten bis zur Grünbrücke, unter Einbindung der Pflanzungen auf der Ausgleichsfläche, zu ergänzen.
- IV.1.2.48.** (ÖK 48) Die in der Landschaftsplanung (Einlage N480-04) als Maßnahme B06-öW d-sv-01 bezeichnete Strukturverbesserung ist verpflichtend umzusetzen, wobei die Fläche hin zu einem außer Nutzung gestellten Hangwald aus heimischen Laubbaumarten zu entwickeln ist. Für das Naturschutzverfahren ist ein waldbauliches Konzept auszuarbeiten, aus dem entsprechend der unterschiedlichen Strukturierung einzelner Teilflächen die erforderlichen waldbaulichen Maßnahmen und ein Zeitplan hinsichtlich des Zurückdrängens von Neophyten (v.a. Robinie) dargelegt wird.
- IV.1.2.49.** (ÖK 49) Die Zufahrt zur Beckenanlage SAD14 sowie die Baustellenzufahrt von der B49 bis zum Hufeisenteich (nördliche Zufahrt) sind unter größtmöglichem Schutz des angrenzenden Bestandes zu errichten (Wegraine, Waldbestände).
- IV.1.2.50.** (ÖK 50) Die Baustellenflächen westlich der Bahn ca. bei km 47,3 sind so zu situieren, dass keine Gehölzbestände im Bereich des Auwaldes beansprucht werden.
- IV.1.2.51.** (ÖK 51) Die Maßnahmenfläche B07-öWs-u-02 (vgl. Landschaftsplanung Einlage N480-05) ist ohne Nutzungsänderung im Bereich der bestehenden Mähwiese auf den Grundstücken 2361/2 und 1750, KG Waidendorf umzusetzen. Das Entwicklungsziel der sonstigen Fläche hat sich an der Entwicklung eines Feuchtbiotopes mit umgeben-

den Wiesenflächen zu orientieren (keine flächige Aufforstung). Eine alternative Umsetzung der Maßnahme im Bereich der sogenannten Durchstichsutte (nördlich Skodateich, km 45,4) ist im Rahmen des Naturschutzverfahrens zu prüfen.

- IV.1.2.20.** (ÖK 52) Zwischen km 47,84 und km 48,83 ist das Baufeld so einzugrenzen, dass in jenen Abschnitten, wo die Bahntrasse im bzw. über dem Gelände verläuft, zumindest auf einer Seite eine Gehölzreihe erhalten wird. Ist eine Sicherung der Gehölze in der Bauphase nicht möglich, sind auf den Ausgleichsflächen B07-öBr-i-02 und B07-öBr-i-08 oder angrenzenden Flächen entsprechende Gehölze auszupflanzen.
- IV.1.2.53.** (ÖK 53) CEF-Trockenlebensräume Grub-Dürnkrot: Verluste im Bereich der Trockenlebensräume an den Bahnböschungen zwischen Grub und Dürnkrot im Ausmaß von 1,0 ha sind im Bereich der in der Landschaftsplanung dargestellten Poolflächen im ggst. Abschnitt und im räumlichen Verbund zur Nordbahn auszugleichen. Diese Flächen sind vor Baubeginn anzulegen, um z.B. abgefangene Zauneidechsen in diese Bereiche zu übersiedeln.
- IV.1.2.54.** (ÖK 54) Für die Beanspruchung der Mühlfeldsutte Süd ist eine bestehende Sutte im Umfeld von 2 km zur Eingriffsfläche (z.B. im Bereich der Marchwiesensutten) im Ausmaß von mindestens 0,7 ha so einzutiefen, dass ihre Wasserführung verbessert wird.
- IV.1.2.55.** (ÖK 55) Die im Zuge der Erweiterung der Park & Ride-Anlage im Ortsbereich von Dürnkrot beanspruchten Gehölzbestände im Ausmaß von ca. 0,5 ha sind im Ortsbereich (bevorzugt auf der Baustelleneinrichtungsfläche westlich der Trasse bei km 50,5) zu ersetzen.
- IV.1.2.56.** (ÖK 56) Zwischen Dürnkrot und Drösing ist östlich der Bahn eine bestehende Sutte auf 1 ha Fläche einzutiefen und das Umfeld so zu gestalten, dass es für Amphibien als Sommer- und Überwinterungshabitat geeignet ist.
- IV.1.2.57.** (ÖK 57) Zur Vermeidung eines erhöhten Kollisionsrisikos ist die Ausgleichsfläche B09-öBr-i-03 (Brachefläche) um Gehölzpflanzungen (Baum-Strauchreihe) zu ergänzen.
- IV.1.2.58.** (ÖK 58) CEF Trockenlebensräume Jedenspeigen: Die Maßnahmenflächen südlich der Überführung der Gemeindestraße Jedenspeigen bei km 54,0 (B10-öMi-g-04, B10-öMi-h-02, B10-öBr-i-06) sind außerhalb des Baufeldes mindestens ein Jahr vor Baubeginn anzulegen (Zielarten Neuntöter und Zauneidechse).
- IV.1.2.59.** (ÖK 59) Das Baufeld ist zwischen Dürnkrot und Drösing so einzugrenzen, dass die bahnbegleitenden Gehölzbestände bzw. der bahnbegleitenden Dämme so weit wie möglich erhalten werden können. Es ist zumindest auf einer Seite der Bahn eine Gehölzreihe zu sichern. Wo dies nicht möglich ist bzw. keine Gehölzbestände vorhanden sind, sind vor Baubeginn raschwüchsige Gehölze zu pflanzen, sodass zumindest einseitig eine abschirmende Gehölzkulisse entsteht.
- IV.1.2.60.** (ÖK 60) Die Maßnahmenflächen B11-öMi-g-02, B11-öMi-g-04, B11-öMi-g-05 und B11-öMi-g-06 zwischen km 55,50 und km 56,70 sind so auszuführen, dass sie eine durchgehende Gehölzreihe aus mittelhohen Bäumen und Sträuchern aufweisen.

- IV.1.2.61.** (ÖK 61) Für den erhaltenswerten Baumbestand im Bahnhofsbereich Jedenspeigen sind Baumschutzmaßnahmen zu entwickeln bzw. ist im Naturschutzverfahren darzulegen, welche Bäume erhalten werden können.
- IV.1.2.62.** (ÖK 62) CEF Gehölzflächen Drösing: Im Bereich der in der Landschaftsplanung dargestellten Poolflächen nördlich bzw. südlich von Drösing sind mindestens ein Jahr vor Baubeginn bevorzugt auseitig der Nordbahn CEF-Flächen im Ausmaß von 1 ha anzulegen (Typ Mischfläche Gehölz), welche als Lebensraum für Neuntöter, Zauneidechsen und als Landlebensraum für Wechselkröten geeignet sind.
- IV.1.2.63.** (ÖK 63) Der zwischen Bahn km 59,4 und 60,0 östlich der Bahn befindliche Bahngraben bzw. die hier befindlichen Gehölzbestände sind so weit als möglich zu erhalten.
- IV.1.2.64.** (ÖK 64) Zur Sicherstellung der Vernetzungsfunktion für Fledermäuse ist der bestehende Gehölzbestand, ca. km 60,40, östlich der Gleisanlagen mit einer Breite von 15 m bis zum Wirtschaftsweg im Bereich des Rohrdurchlasses zu verlängern. Ziel ist ein gestufter Bestand mit Bäumen und Sträuchern.
- IV.1.2.65.** (ÖK 65) Eine markante Eiche randlich des Baufeldes beim Güterwegdurchlass bei km 60,55 (westlich Bahn) ist zu erhalten.
- IV.1.2.66.** (ÖK 66) Zwischen km 62,50 und km 64,00 ist sicherzustellen, dass im Nahebereich der avifaunistisch hochwertigen Lebensräume um die Kühlteiche und Anlandebecke, auch während der Bauphase ein durchgehender Gehölzgürtel entlang der Trasse erhalten bleibt. Der Gehölzgürtel muss nicht zwingend auf einer Seite der Bahntrasse erhalten bleiben, sondern kann sich auch durch überlappende Gehölzzeilen beiderseits der Gleise zusammensetzen.
- IV.1.2.67.** (ÖK 67) CEF-Amphibien Hohenau: Für die Beanspruchung der Gehölzstrukturen und des Bahngrabens (Amphibienhabitat) an der Ostseite der Bahn zwischen der Zayaquerung und Hohenau (zB im Bereich der ausgewiesenen Poolflächen) ist ein Ersatzlebensraum im Ausmaß von mindestens 1 ha zu entwickeln. Die Flächen sind mindestens ein Jahr vor Baubeginn anzulegen und dienen als Zielfläche für die in diesem Abschnitt zu bergenden Amphibien und Reptilien. Diese Fläche muss zumindest zeitweise im Frühjahr eine offene Wasserfläche von mind. 1.000 m², randliche feuchte Hochstaudenfluren und Feuchtgehölze (Weiden) aufweisen. Diese Maßnahme kann unter Einbeziehung bzw. Aufwertung bestehender Sutteln in diesem Raum entwickelt werden. Im Naturschutzverfahren ist ein entsprechender Detailplan beizulegen.
- IV.1.2.68.** (ÖK 68) Zwischen der Zayaquerung und Hohenau sind Baustellenzufahrten östlich der Trasse nur entlang der Bahn zulässig.
- IV.1.2.69.** (ÖK 69) Die Aufforstungsfläche zwischen Nordbahn und Anschlussbahn südlich von Hohenau (C01-öWd-f-04) ist nicht auf diesem Grundstück umzusetzen, da es sich um eine naturschutzrelevante Grünbrache handelt (WF-Fläche im Sinne des ÖPUL).
- IV.1.2.70.** (ÖK 70) Die Beanspruchung der Gehölzbestände im Ortsbereich von Hohenau ist so zu optimieren, dass Gehölzbestände und erhaltenswerte Einzelbäume in möglichst hohem Ausmaß erhalten werden. Entsprechende Pläne sind im Naturschutzverfahren vorzulegen.

- IV.1.2.71.** (ÖK 71) Zwischen Hohenau und Rabensburg sind die Gehölzbestände an der Bahn soweit als möglich zu erhalten.
- IV.1.2.72.** (ÖK 72) An der Westseite der Bahn, zwischen ca. km 67,4 und km 68,4, sind die Randbereiche der neu zu errichtenden Mulde so anzupassen (z.B. durch Ansteilen der Böschungen, Errichtung Steinsatz etc.), dass die Beanspruchung hochwertiger Halbtrockenrasenbrachen auf ein Minimum reduziert wird.
- IV.1.2.73.** (ÖK 73) CEF-Gehölzstreifen und Trockenwiese Rabensburg: Die Maßnahmenfläche C04-öBr-i-02 (ca. km 69,0) ist nicht flächig zwischen B49 und Nordbahn auszubilden, sondern als lineare Struktur im gleichen Flächenausmaß entlang der Ostseite der Bahn ca. zwischen km 67,9 und km 68,9 unter Einbindung der Fläche C04-öBr-i-01, umzusetzen. Entlang der Bahn ist hier zur Verminderung des Kollisionsrisikos eine durchgehende Gehölzreihe zu pflanzen. Diese Fläche ist vor Baubeginn herzustellen und dient auch als Zielfläche für abzusiedelnde Zauneidechsen und für zu verpflanzende hochwertige Vegetationsbestände aus dem Baufeld.
- IV.1.2.74.** (ÖK 74) CEF Trockenlebensraum Rabensburg: Im Bereich Rabensburg ist (zB im Bereich der ausgewiesenen Poolflächen) eine Fläche im Ausmaß von mind. 0,9 ha vor Baubeginn anzulegen. Ziel ist die Entwicklung eines Trockenlebensraumes mit geeigneten Habitatstrukturen für Zauneidechse und Schlingnatter. Bevorzugt ist diese Fläche im Umfeld bzw. im Anschluss an die Schottergrube beim Meierhof umzusetzen.
- IV.1.2.75.** (ÖK 75) CEF Trockenlebensraum Rabensburg/Bernhardsthal: Zwischen Rabensburg und Bernhardsthal ist eine Fläche für die Zielarten Neuntöter und Reptilien mit einer Gesamtfläche von mindestens 0,5 ha mit einer Hecke im Ausmaß von rd. 500 m² im Bereich der die Ausgleichsfläche C06-öWi-t-02 oder im Bereich der ausgewiesenen Poolflächen, mindestens ein Jahr vor Baubeginn umzusetzen. Die Lage der dargestellten Ausgleichsfläche C06-öWi-t-02 ist zu prüfen und ggf. an naturschutzfachlich geeigneter Stelle entlang der Trasse umzusetzen.
- IV.1.2.76.** (ÖK 76) In Hinblick auf die Kollisionsgefährdung für Greifvögel nördlich des Ortsgebietes von Rabensburg bis Bernhardsthal sind zumindest einseitig ein Gehölzbestand oder Gelände überhöhende Dämme zu erhalten bzw. zu entwickeln, die das Lichtraumprofil der Bahn weitgehend abdecken. Zu diesem Zweck sind die Eingriffe in die Gehölzbestände zu optimieren, Dämme mit Gehölzbewuchs möglichst zu erhalten, geplante Beckenanlagen kleinräumig zu verlegen und soweit erforderlich Gehölzpflanzungen vor der Bauphase durchzuführen. Entsprechende Pläne sind im Naturschutzverfahren vorzulegen.
- IV.1.2.77.** (ÖK 77) CEF-Haubenlerche: Anlage einer 0,5 ha großen, selbstbegrünten Brachefläche im Anschluss an bestehende Ackerflächen im Bereich des Frachtenbahnhofs Bernhardsthal (zB im Bereich der Maßnahmenfläche Forst) mindestens 1 Jahr vor Baubeginn in diesem Abschnitt. Am Rand der Fläche ist ein Blühstreifen einzusäen, der einmal jährlich im Frühjahr gemäht wird. 50 % der Brachefläche sind einmal jährlich im Frühjahr umzubrechen, die weiteren 50 % im Spätsommer/Frühherbst. Der Abschub des Oberbodens im Bereich der krautigen Ruderalflächen um den Rübenlagerplatz ist bis Mitte März (vor Beginn der Brutaktivität) abzuschließen.

- IV.1.2.78.** (ÖK 78) Der Damm westseitig der Nordbahn zwischen km 74,3 (Überführung Gemeindestraße Bernhardsthal) bis Ortsgebiet Bernhardsthal ist so weit als möglich (v.a. die Außenböschungen) mitsamt den darauf befindlichen Trockenlebensräumen zu erhalten. Es ist zu prüfen bzw. im Naturschutzverfahren darzustellen, ob ein bemerkenswerter Birnbaum westlich der Bahn bei km 74,45 erhalten werden kann.
- IV.1.2.79.** (ÖK 79) Im Ortsnahbereich von Bernhardsthal, bevorzugt östlich der Beckenanlage BBT 4, ist eine zusätzliche Ausgleichmaßnahme im Ausmaß von 0,5 ha als Ersatz für den Verlust der Trockenlebensräume in diesem Bereich anzulegen. Ziel ist die Entwicklung einer artenreichen Trockenwiese mit einzelnen Gebüschgruppen.
- IV.1.2.80.** (ÖK 80) Das Baufeld im Bereich des Bernhardthaler Teiches und im Bahnhofsbereich von Bernhardsthal ist so anzupassen, dass vorhandene Gehölzbestände so weit wie möglich geschont werden.
- IV.1.2.81.** (ÖK 81) Zwischen km 76,30 und km 77,20 sind in jenen Bereichen, wo keine Gehölzbestockung vorhanden ist, eine lockere Baumzeile auszupflanzen. Die Bepflanzung hat auf den Dammaußenseiten oder anschließend an die Dämme zu erfolgen, wobei ost- oder westseitige bzw. alternierende Standorte möglich sind.
- IV.1.2.82.** (ÖK 82) Im Bereich des Vogelschutzgebietes nördlich von Bernhardsthal sind Baustellenzufahrten östlich der Trasse nur entlang der Bahn zulässig.
- IV.1.2.83.** (ÖK 83) CEF-Trockenlebensraum nördlich Bernhardsthal: Im Bereich zwischen Bernhardsthal und Staatsgrenze ist eine Fläche im Ausmaß von mind. 0,5 ha vor Baubeginn anzulegen. Ziel ist die Entwicklung eines Trockenlebensraumes mit geeigneten Habitatstrukturen für Zauneidechse, Schlingnatter und Gebüschbrüter. Als geeignet für diese Maßnahme gelten in diesem Abschnitt insbesondere jene Acker- und Brachflächen, die direkt an die Bahn oder an bereits vorhandene Gehölzbestände anschließen.
- IV.1.2.84.** (ÖK 84) Für das Naturschutzverfahren ist eine landschaftspflegerische Begleitplanung vorzulegen, die zumindest folgende Inhalte umfasst:
- Maßnahmen zur Adaptierung des Baufeldes gemäß Auflagen
 - Saatgutmischungen, Begrünungsmaßnahmen, Gehölzartenauswahl und Pflanzqualitäten
 - Grundstückscharfe Festlegung der Maßnahmen
 - Darstellung von Pflanzflächen (Gehölze) und Offenflächen
 - Vorgesehener Verpflanzungsmaßnahmen (Gehölze) oder Oberbodentransfers
 - Detaildarstellung der anzulegenden Sutteln und Amphibiengewässer
 - Maßnahmen zur Reliefgestaltung und Strukturierung
 - Bei wasserrelevanten Flächen Angaben zur erwartenden Bespannung/Wasserführung
 - Darstellung der zu erhaltenden und zu entfernenden Gehölze und Solitäräume sowie der Ersatzbaumpflanzungen im Bereich der Bahnhöfe und Siedlungsbereiche
 - Berücksichtigung der Auflagen des UVP-Bescheides

- Pflegekonzept inkl. Darlegung der Pflegemaßnahmen im Bereich der Gehölzbestände unter Wahrung eines sicheren Eisenbahnbetriebs gem. der Richtlinie der ÖBB. In jenen Abschnitten, in denen trassenbegeleitende Gehölze zur Verminderung des Vogelschlages vorgesehen sind, sind für das Naturschutzverfahren repräsentative Querprofile auszuarbeiten, in denen auch die zu erhaltenden Gehölzbestände sowie die Gehölzneupflanzungen dargestellt sind.

IV.1.2.85. (ÖK 85) Ökologische Optimierung von Durchlässen: Folgende Querungsmöglichkeiten sind als Kleintierdurchlässe im Sinne der RVS 04.03.11 (siehe Abbildungen 4, 6 der RVS) zu errichten. Ziel ist eine möglichst bodenfeuchte Querungsmöglichkeit

- a. Zur Gewährleistung der Vernetzungsfunktion ist der Durchlass km 51,71 als Kastendurchlass oder gleichwertiges (LW/LH = 1,0 m/1,0 m) zu errichten und die Bodenflächen mit sandig-lehmigem Material auszuführen.
- b. Zur Gewährleistung der Vernetzungsfunktion ist der Durchlass km 55,908 als Kastendurchlass oder ähnliches (LW/LH = mind. 1,0 m/1,0 m) zu errichten und die Bodenflächen mit sandig-lehmigem Material auszuführen.
- c. Zur Gewährleistung der Vernetzungsfunktion ist der Durchlass km 55,58 als Kastendurchlass oder gleichwertiges (LW/LH = mind. 1,4 m/1,4 m) zu errichten und die Bodenflächen aus sandig-lehmigem Material auszuführen.
- d. Zur Gewährleistung der Vernetzungsfunktion ist der bestehende Durchlass bei km 60,063 in seiner Funktion zu erhalten, wobei eine Lichte Weite und Höhe von jeweils mind. 2,0 m einzuhalten ist. Der Untergrund ist aus sandig-lehmigem Material auszuführen.
- e. Zur Gewährleistung der Vernetzungsfunktion ist der Durchlass km 60,252 als Kastendurchlass oder gleichwertiges (LW/LH = mind. 4,0 m/2,0 m) zu errichten und die Bodenflächen aus sandig-lehmigem Material auszuführen.
- f. Zur Gewährleistung der Vernetzungsfunktion ist der Durchlass km 62,145 als Kastendurchlass (LW/LH = mind. 1,2 m/1,2 m) zu errichten und die Bodenflächen mit sandig-lehmigem Material auszuführen.
- g. Zur Gewährleistung der Vernetzungsfunktion ist der Durchlass km 63,225 als Kastendurchlass oder gleichwertiges (LW/LH = mind. 1,0 m/1,0 m) zu errichten und die Bodenflächen mit sandig-lehmigem Material auszuführen.
- h. Der Amphibiendurchlass ist von km 70,3 an einen neuen Standort zwischen km 69,83 und km 70,00 zu verschieben, da hier östlich der Gleisanlagen Ackerflächen und Obstgärten und westlich ein Abbaustandort mit einem Stillgewässer angrenzen.

IV.1.2.86. (ÖK 86) Um die Vernetzung im FFH-Gebiet weiterhin sicherzustellen, ist ein zusätzlicher Durchlass (LW=1,0m, LH=0,6m) im Bereich eines Grabens bei km 49,4 zu errichten. Zur Verbesserung der Annahmewahrscheinlichkeit sind beiderseits der Gleise zwischen km 49,385 bis km 49,520 Amphibienleiteinrichtungen gem. RVS 04.03.11 (Amphibienschutz an Verkehrswegen) zu errichten und an den Durchlass anzubinden.

IV.1.2.87. (ÖK 87) Generell sind in den Trassenabschnitten in der freien Strecke die Kabelkanäle so zu errichten, dass sie für Amphibien überwindbar sind.

IV.1.2.88. (ÖK 88) Folgende Lärmschutzwände sind mit Öffnungen gemäß RVS 04.03.11, Abbildung 10 (50 x 30 cm große Öffnungen im Abstand von 30 m) auszustatten (ausgenommen davon sind Bahnhofsbereiche oder sonstigen Bereiche mit Barrieren für bodengebundene Kleintiere im Bahnbereich):

- Rabensburg
- Hohenau
- Angern links der Bahn (km 41, 168 – 41-871)

Ein Plan mit den vorgesehenen Öffnungen in der Lärmschutzwand ist dem naturschutzrechtlichen Einreichunterlagen beizulegen.

IV.1.2.89. (ÖK 89) Vogelschutzmarker Oberleitungen: Im gesamten Projektabschnitt, ausgenommen in unmittelbarem Siedlungsbereich, sind die Leitungen nach dem Stand der Technik zu markieren (Vogelschutzfahnen oder gleichwertiges). Die Markierungen sind auf Betriebsdauer vorzuhalten und bei Bedarf zu warten.

IV.1.2.90. (ÖK 90) Abdeckhauben Leitungsmaste: Bei den Leitungsanlagen sind im gesamten Projektabschnitt ab km 33,8 in Richtung Norden, ausgenommen in unmittelbarem Siedlungsbereich, auf den Mastköpfen und Isolatoren Schutzmaßnahmen gegen Stromschlag (Abdeckhauben) nach dem Stand der Technik anzubringen. Die Vorrichtungen sind auf Betriebsdauer vorzuhalten und bei Bedarf zu warten.

IV.1.2.91. (ÖK 91) Vermeidung Vogelschlag an Glasflächen: Um das Kollisionsrisiko für Vögel an größeren Glasflächen zu reduzieren, ist eine Markierung von Glasflächen gemäß Regelwerk 03.01.07 der ÖBB in Übereinstimmung mit dem aktuellen Stand des Wissens vorzusehen.

IV.1.2.92. (ÖK 92) In der Bau- und Betriebsphase sind ausschließlich insektenschonende Leuchtmittel und Lampen zu verwenden. Um das Eindringen von Insekten zu verhindern, sollen ausschließlich vollständig abgeschlossene Lampengehäuse zum Einsatz kommen, sowie Gehäuse, bei denen im Betrieb die Gehäuseoberflächen Temperaturen unter 60°C erreichen. Die Farbtemperatur der eingesetzten Leuchtmittel darf max. 3000 K betragen. Lampen, die im UV-Bereich hohe Emissionswerte haben, sind nicht einzusetzen, gegebenenfalls sind UV-absorbierende Leuchtenabdeckungen oder Filter zu verwenden.

IV.1.2.93. (ÖK 93) Die ökologischen Ausgleichsflächen sind auf Bestandsdauer des Vorhabens zu sichern. Der Nachweis der Flächenverfügbarkeit erfolgt mit den Einreichunterlagen für das Naturschutzverfahren. Sind einzelne in den Einreichunterlagen dargestellten Flächen nicht für ökologische Maßnahmen verfügbar, so sind gleichwertige Ersatzflächen innerhalb der Poolflächen heranzuziehen. Für alle derzeit noch nicht grundstückgenau ausgewiesenen Flächen ist mit den Einreichunterlagen für das Naturschutzverfahren eine Charakterisierung und vegetationskundliche Beschreibung der Flächen vorzulegen. Flächen, die schon im Bestand eine hohe naturschutzfachliche Bedeutung aufweisen, können nicht als Ausgleichsflächen herangezogen werden. Ausgenommen davon sind punktuelle strukturelle Lebensraumaufwertungen für Vögel.

IV.1.3. Gewässerökologie und Fischerei (GW)

IV.1.3.1. (GW 01) Zum Schutz gefährdeter Fischarten und potentieller Großmuschelvorkommen sind Einleitungen aus Bauwasserhaltungen in stehende Gewässer nicht zulässig. Dies betrifft insbesondere die Marchschlinge bei Bahnkilometer 45,5, den Uhlteich und den Bernhardsthalerteich.

IV.1.3.2: (GW 02) Bei Bautätigkeiten im Querungsbereich des Grubergrabens außerhalb der Trockenperiode ist, wie beim Seewiesengraben, zur Vermeidung von Stoffeinträgen eine temporäre Verrohrung vorzusehen.

IV.1.3.3. (GW 03) Technische Böschungssicherungen beim Uhlteich sind im Wasser-Land Übergangsbereich überdeckt auszuführen und durch Einbringen von Totholz bzw. Wurzelstöcken zu strukturieren.

IV.1.4. Geologie und Hydrogeologie (HD)

Bauphase

IV.1.4.1. (HD 01) Zur Überwachung der Einhaltung der im Einreichprojekt enthaltenen und der im UVP-Verfahren vorgeschriebenen Maßnahmen, ist eine Bauaufsicht zu beauftragen, die einschlägige Qualifikationen auf dem Gebiet der Hydrogeologie aufzuweisen hat.

IV.1.4.2. (HD 02) Die Teichanlagen BR-MA03 und RE-RD03 sind in das quantitative Monitoringprogramm (Messung des Wasserstandes) mitaufzunehmen.

IV.1.4.3. (HD 03) Die Ergebnisse des Grundwassermonitorings in der Bauphase sind durch eine fachliche Bauaufsicht laufend zu kontrollieren, und es sind bei Überschreitungen von Grenz- und/oder Richtwerten gegebenenfalls entsprechende Maßnahmen und/oder zusätzliche Untersuchungen anzuordnen.

IV.1.4.4. (HD 04) Allenfalls erforderliche Ursachenbeseitigungen bzw. Kompensationsmaßnahmen (z.B. Ersatzwasser während der Dauer der Störung) müssen in Abstimmung mit der fachlichen Bauaufsicht durchgeführt werden.

IV.1.4.5. (HD 05) Sollten Grundwasserpegel oder Messstellen des vorgeschriebenen Grundwassermonitorings zerstört werden oder aus anderen Gründen nicht mehr zur Verfügung stehen, ist eine alternative repräsentative Messstelle festzulegen bzw. zu errichten. Dies, in Rücksprache mit der fachlichen Bauaufsicht.

IV.1.4.6. (HD 06) Während des Baustellenbetriebs ist darauf zu achten, dass keine Mineralöle oder sonstige für das Grundwasser schädliche Stoffe in den Untergrund gelangen. Mit Mineralölprodukten verunreinigtes Erdreich ist unverzüglich ab- bzw. auszuheben und einem befugten Abfallsammler nachweislich zu übergeben.

IV.1.4.7. (HD 07) Die Baugeräte sind, soweit dies vom Gerätehersteller zugelassen wird, mit Bio-Hydrauliköl und Bioschmiermittel zu betreiben. Während der Bauarbeiten ist darauf zu achten, dass die Gewässer nicht durch Mineralöle, Baustoffe und dgl. verunreinigt werden.

IV.1.4.8. HD 08) Das Waschen von Kraftfahrzeugen im Baustellenbereich ist nur an dafür vorgesehenen befestigten Flächen mit entsprechender Verbringung der Waschwässer zulässig.

- IV.1.4.9.** (HD 09) Eingesetzte Schalhilfsstoffe (z. B. Schalöle) müssen nachweislich grundwasserträglich sein.
- IV.1.4.10.** (HD 10) Transportfahrzeuge und Baugeräte dürfen in den Baubereich nur dann einfahren, wenn sie sich, im Hinblick auf die Reinhaltung des Grundwassers, in einem einwandfreien Zustand befinden.
- IV.1.4.11.** (HD 11) Es sind auf der Baustelle für jeden Baubereich zumindest 100 kg Ölbindemittel vorzuhalten.

IV.1.5. Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT)

Allgemein

- IV.1.5.1.** (WT 01) Es ist für die Bemessung und Dimensionierung aller Bauteile, Ausrüstungsteile und Hilfseinrichtungen, für die Ausführungsart und Ausführungsqualität sowie für den Betrieb und die Wartung der Anlagen der Stand der Technik einzuhalten.

Bauphase

- IV.1.5.2.** (WT 02) Für die Überprüfung der festgelegten Ausführungen ist eine unabhängige behördlich begleitende Bauaufsicht (Fachbereich Wasserbautechnik, Oberflächenwässer u. Grundwasserschutz) rechtzeitig vor Baubeginn zu bestellen. Der wasserrechtlichen Bauaufsicht werden über Verlangen die notwendigen Unterlagen zur Beurteilung der fach- und vorschriftsgemäßen Ausführung der Anlage zur Verfügung gestellt.

Wesentliche Baufortschritte werden der wasserrechtlichen Bauaufsicht unaufgefordert und rechtzeitig angezeigt.

- IV.1.5.3.** (WT 03) Bei Änderungen werden Unterlagen rechtzeitig vor deren Ausführung den Baufortschrittmeldungen angeschlossen. Nachweise, Atteste, Untersuchungsbeurteilungen, Prüfprotokolle etc. werden 1-fach und/oder digital vorgelegt.

- IV.1.5.4.** (WT 04) Der Einsatz von Baustoffen u. Bauhilfsstoffen ist rechtzeitig vor Verwendung unter Beilage der jeweiligen Produkt- u. Sicherheitsdatenblätter derselben mit der behördlichen Bauaufsicht (Auflage IV.1.5.2) abzustimmen. Die eingesetzten Bauhilfsstoffe sind von der örtlichen Bauaufsicht listenmäßig zu erfassen. Sollten weniger gefährliche - in der Praxis erprobte - Baustoffe u. Bauhilfsstoffe verfügbar sein, ist auf solche zurückzugreifen. Dies bedeutet, dass

- nach Möglichkeit nur Baustoffe u. Bauhilfsstoffe mit einer WGK 1 eingesetzt werden sollen,
- Bauhilfsstoffe der WGK 2 dann nicht mehr eingesetzt werden sollen, wenn erprobte der WGK 1 gleichwertige Baustoffe u. Bauhilfsstoffe verfügbar sind,
- lösungsmittelhaltige Baustoffe u. Bauhilfsstoffe nach Verfügbarkeit durch lösungsmittelfreie Baustoffe u. Bauhilfsstoffe zu ersetzen sind, bzw.
- biologisch abbaubare Baustoffe u. Bauhilfsstoffe biologisch schwer oder nicht abbaubaren Baustoffen u. Bauhilfsstoffen vorzuziehen sind.

- IV.1.5.5.** (WT 05) Während des Betankens von Baufahrzeugen muss eine verantwortliche Aufsichtsperson anwesend sein, die den Abfüllvorgang zu überwachen und besonders

darauf zu achten hat, dass weder aus dem Tankfahrzeug noch aus Leitungen und dem Lagerbehälter Mineralöl austritt.

- IV.1.5.6.** (WT 06) Ausgetretenes Mineralöl ist sofort auf unschädliche Art zu beseitigen (z.B. Abschöpfen, Aufsaugen mit Ölbindemitteln oder ähnlichem). Wenn durch einen unkontrollierten Austritt von Mineralölen die mögliche Beeinträchtigung des Grundwassers eintreten sollte, so ist bei Gefahr in Verzug unverzüglich die nächste Dienststelle des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder die Bezirksverwaltungsbehörde zu verständigen.
- IV.1.5.7.** (WT 07) Verbrauchtes Ölbindemittel sowie ölkontaminierte Reste sind einem befugten Abfallsammler und -entsorger nachweislich zu übergeben.
- IV.1.5.8.** (WT 08) Sämtliche Rohrleitungen sind gemäß (ÖNORM B2538, EN805: Prüfungen für Wasserleitungen und Abwasserdruckleitungen, ÖNORM B2503, (EN1610), B5101: Prüfungen für Kanalanlagen, Schächte, Behälter, Abscheideranlagen) zu prüfen. Die Druckprüfungen sind unter verantwortlicher Leitung eines Fachkundigen vorzunehmen. Das Ergebnis ist in einer Niederschrift (digital verortete Aufzeichnung) festzuhalten.
- IV.1.5.9.** (WT 09) Geländekorrekturen sind derart herzustellen, dass Oberflächenwässer frei abfließen können. Temporär in Anspruch genommene Sutteln sind in den Zustand vor der Inanspruchnahme zu versetzen.
- IV.1.5.10.** (WT 10) Nach Fertigstellung der Bauarbeiten sind die durch die Bauführung und Bauhilfseinrichtungen berührten Grundstücke sowie Einbauten (Drainagen, Leitungen, etc.) wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen.
- IV.1.5.11.** (WT 11) Mineralöllagerungen und Betankungsflächen für Baugeräte sind gegen Versickerung Wasser gefährdender Stoffe, sonstige Gewässerverunreinigungen durch Mineralöle und gegen Schadensfälle durch Hochwasserangriffe zu sichern. Es sind 50 kg Ölbindemittel auf der Baustelle bereit zu halten. Im Schadensfall ist unverzüglich die zuständige Feuerwehr und Bezirkshauptmannschaft zu verständigen.
- IV.1.5.12.** (WT 12) Die natürlichen Gewässerbereiche sind zu erhalten, sofern nicht anlagenbedingte Änderungen vorzunehmen sind. Eine Zerstörung eines Gewässerbereiches im Interesse einer kostengünstigeren Bauabwicklung ist unzulässig.
- IV.1.5.13.** (WT 13) Die Arbeiten zur Herstellung der vermörtelten Steinsätze (Spundwände, Steinsätze, Betonierarbeiten, etc.) beim Hufeisenteich u. Uhlteich haben von der Bahntrasse aus zu erfolgen.
- IV.1.5.14.** (WT 14) Während der Bauzeit ist im Hochwasserfall eine ständige Beobachtung des Abflusses durchzuführen und sind die im öffentlichen Interesse gelegenen Sofortmaßnahmen zur Minimierung von Schäden umgehend durchzuführen (Beseitigung von Verklausungen, Durchführung von Ufersicherungsmaßnahmen etc.). Die zu setzenden Maßnahmen sind mit den Vertretern der via donau - Österreichische Wasserstraßen-GmbH, nachweislich zu koordinieren.

- IV.1.5.15.** (WT 15) Allfällige Einbauten für Schalungen, Pölzungen, Arbeitsstege, Notbrücken u. dgl. sind bei Hochwassergefahr, soweit erforderlich und nach Bauvollendung vollständig aus dem Gewässerbett zu entfernen. Dies betrifft auch die Reste von abgetragenen und aufgelassenen Objekten und Anlagen.
- IV.1.5.16.** (WT 16) Von der Bauausführung berührte Drainageanlagen, Rohrleitungen und Kanäle Dritter sind nachweislich in einem, dem Zustand vor dem Bau, gleichwertigen Zustand wiederherzustellen. Die ordnungsgemäße Wiederherstellung ist durch eine Abnahme mit Zuziehung der/des Berechtigte(n) zu dokumentieren. Weiters sind allfällig erforderliche Drainagen für, an die Bahntrasse in Dammlage, angrenzende Grundstücke ohne Möglichkeit des Oberflächenabflusses zu erheben bzw. herzustellen.
- IV.1.5.17.** (WT 17) Wasserhaltungen sind vorauseilend durchzuführen. Dabei befindet sich der Grundwasserstand in ausreichendem Abstand unter der jeweiligen, somit trockengelegten, Baugrubensohle.
- IV.1.5.18.** (WT 18) Die auf den dichten Manipulationsflächen der Baustelleneinrichtung (Waschplätze, Reparaturplätze, Betankungsbereich) anfallenden Niederschlagswässer sind vor der Einleitung ins Grundwasser über einen Schlammfang und eine Abscheideranlage für Leichtflüssigkeiten (Klasse 1 nach ÖNORM EN 858-1) zu führen. Austritte von Mineralöl sind sofort mit Ölbindemittel zu binden und ordnungsgemäß zu entsorgen.
- IV.1.5.19.** (WT 19) Sollte sich im Zuge der Ausführungsplanung herausstellen, dass die Versickerungsbecken oder der Nahbereich der Versickerungsbecken im Umkreis von 15m in den Bereich qualitativ belasteter Böden (Belastung Baurestmassen oder schlechter) zu liegen kommen, ist durch konstruktive Maßnahmen wie Bodenaustausch gegen inertes Material sicherzustellen, dass es zu keiner projektbedingten Eluierung von Schadstoffen kommt. Für die Versickerungsbecken, die auf Verdachtsflächen zu liegen kommen, ist eine Bodenuntersuchung vor Baubeginn vorzunehmen, bei Versickerungsbecken angrenzend oder nahe von Verdachtsflächen, ist das Bodenmaterial von einem Fachmann vor Ort zu beurteilen und bei Verdacht auf Verunreinigungen eine Bodenuntersuchung vorzunehmen.
- IV.1.5.20.** (WT 20) Bei unzureichender Durchlässigkeit der natürlichen Bodenschichten im Bereich der Versickerungsbecken und Versickerungsmulden ist bei geringer Überlagerung mit dichten Schichten (unter 1m) eine Bodenauswechslung mit durchlässigem, inertem Material vorzunehmen. Bei größerer Überlagerungsstärke (über 1m Überdeckung) sind Sickerschlitze bis in den durchlässigen Untergrund reichend herzustellen. Zur gesicherten Ableitung der Niederschlagswässer in die Sickerschlitze ist in diesem Fall unter dem Bodenfilter eine Drainageschicht, mit Vlies vom Bodenfilter getrennt, herzustellen. Im Zuge der nächsten Planungsphase ist durch Versickerungsversuche an allen Beckenstandorten die Versickerungsleistung zu überprüfen und die oben beschriebenen Ertüchtigungsmaßnahmen auf weitere Becken nach Erfordernis auszuweiten.

- IV.1.5.21.** (WT 21) Bis zur Betriebsbewilligung ist eine Betriebsordnung der Gewässerschutzanlagen und ein Maßnahmennotfallplan zur Beherrschung von Störfällen auszuarbeiten.
- IV.1.5.22.** (WT 22) Bei den P&R-Anlagen der Bahnhöfe ist für eine geordnete Sammlung, Ableitung und Vorreinigung der Niederschlagswässer der Parkflächen vor der Einleitung ins Grundwasser zu sorgen. Eine dem Stand der Technik entsprechende Methode ist anzuwenden. (bspw. die Fahrbahnen bzw. Abstellflächen zu befestigen und die Ableitung ins Grundwasser über Bodenfiltermulden herzustellen).
- IV.1.5.23.** (WT 23) Bei der Einleitung von Wässern aus Wasserhaltungsmaßnahmen der Bauphase in die Oberflächengewässer sind die Grenzwerte der AAEV, erforderlichenfalls unter Einsatz von Maßnahmen wie Absetzbecken, Ölabscheider; Neutralisation einzuhalten.
- IV.1.5.24.** (WT 24) Bei der Einleitung von Wässern aus Wasserhaltungsmaßnahmen der Bauphase in die Oberflächengewässer sind die Grenzwerte der AAEV, erforderlichenfalls unter Einsatz von Maßnahmen wie Absetzbecken, Abscheideranlage für Leichtflüssigkeiten nach ÖNORM EN 858-1, Aktivkohlefilter, Neutralisation etc. einzuhalten. Bereits vor Überschreitung der Parameter (Erreichung eines Warnwertes < Grenzwert) wird der Betrieb der Hebeanlage unterbrochen, der Überlauf aus dem Absetzbecken abgeriegelt, Maßnahmen zur Einhaltung der Parameter getroffen und die bereits gepumpten Wässer aus den Absetzbecken anschließend ordnungsgemäß entsorgt.
- IV.1.5.25.** (WT 25) Die Einleitung von Wässern aus Wasserhaltungen in stehende Gewässer und Sutteln (benetzt oder unbenetzt) ist nicht zulässig.

Betriebsphase

- IV.1.5.26.** (WT 26) Bis zur Inbetriebnahme ist eine Betriebsordnung für die Gewässerschutzanlagen zu erstellen, die folgende Punkte enthält:
- halbjährliche Inspektion und zusätzlich nach Starkregen und Störfällen (Sicht- und Funktionsprüfung, gegebenenfalls Entfernung von Störstoffen)
 - 1x jährlich Mahd mit Entfernung des Mähgutes
 - gärtnerische Pflege bei Bedarf (kein Einsatz von wassergefährdenden Stoffen / Herbiziden)
- IV.1.5.27.** (WT 27) Bis zur Inbetriebnahme ist ein Maßnahmen-Notfallplan auf Basis der „Risikoanalyse Grundwasserschutz – organisatorische Maßnahmen“ auszuarbeiten und dieser Plan mit den betroffenen Behörden / Einsatzorganisation (z.B. Feuerwehr) abzustimmen.
- IV.1.5.28.** (WT 28) Der Einsatz von Pflanzenschutzmitteln (Herbiziden) im Rahmen der Trassenpflege hat entsprechend folgenden Vorgaben zu erfolgen:
- Es sind nur zugelassene Herbizide entsprechend Zulassungsliste (Pflanzenschutzmittelregister, Pfl.Reg.) der Agentur für Gesundheit und Ernährungssicherheit (AGES) unter Einhaltung der vorgegebenen, maximalen Ausbringungsmengen einzusetzen.

- In das Spritzprotokoll sind folgende Daten einzutragen:
 - Tag und Zeitraum der Ausbringung, Wetterbedingung, ausgebrachte Herbizidmenge und Art des Herbizides, Angabe des örtlichen Ausbringungsbereiches.
 - Das Spritzprotokoll ist auf Verlangen der Wasserrechtsbehörde oder der Gewässeraufsicht zur Einsicht vorzulegen.
 - Die Herbizidausbringung ist grundsätzlich nur bei absehbar trockener und windarmer Witterung durchzuführen.
 - Zum Schutz der Gewässer vor Beeinträchtigungen ist das Aufbringen von Herbiziden direkt im Bereich der Gewässerquerungen und im Bereich der Marchauen (Hufeisenteich, Uhlteich, Skodateich, Eisenbahnerteich, Altarm March usw.) nicht zulässig.
- IV.1.5.29.** (WT 29) (v1) Der Baubeginn ist der via donau - Österreichische Wasserstraßen-GmbH (in Vertretung des Wasserverbandes für den March-Thaya-Hochwasserschutzdamm Angern-Bernhardsthal) rechtzeitig, jedoch mindestens 4 Wochen vorab, anzuzeigen und diese allenfalls zur Baueinleitungsbesprechung einzuladen.
- IV.1.5.30.** (WT30) (v2) Für die Arbeiten im unmittelbaren Bereich der Hochwasserschutzanlage ist ein Baukonzept und ein Konzept zur Sicherstellung des Hochwasserschutzes (Hochwasseralarmplan etc.) vorzulegen und gemeinsam mit der via donau in Vertretung des Wasserverbandes abzustimmen.
- IV.1.5.31.** (WT 31) (v3) Falls ein Eingriff in das Hochwasserschutzsystem erforderlich ist, ist dieser zeitgerecht mit der via donau (in Vertretung des Wasserverbandes) abzustimmen und muss ausdrücklich freigegeben werden.
- IV.1.5.32.** (WT 32) (v4) Es ist dafür Sorge zu tragen, dass die Funktion der Hochwasserschutzanlage nicht beeinträchtigt wird und jederzeit gegeben ist.
- IV.1.5.33.** (WT 32) (v5) Jene Bereiche der Hochwasserschutzanlage, die während der Bauphase für den Wasserverband nicht oder nur erschwert zugänglich sein werden, sind während dieser Zeit seitens des Projektwerbers zu pflegen (Mähen etc.)
- IV.1.5.34.** (WT 33) (v6) Es ist dafür Sorge zu tragen, dass es durch die Verkehrsbelastung des Baustellenverkehrs zu keinerlei Schäden im Bereich des Dammes insbesondere des Dammkörpers, der Dichtwand, der Rampen über den Hochwasserschutzdamm, der Dammkrone und der Dammlanken kommt. Ebenso ist sicherzustellen, dass es zu keinerlei Schäden an den Objekten der Hochwasserschutzanlage (z.B. Durchlassbauwerke inkl. sämtlicher zugehöriger Einrichtungen, Drainageleitungen, Schächten, Kilometersteinen, Absperreinrichtungen, Beschilderungen, Pegelanlagen und Stiegen etc.) kommt.
- IV.1.5.35.** (WT 34) (v7) Das Befahren der Dammlanken und im Speziellen des unbefestigten unmittelbaren Bereichs des Dammfußes ist unzulässig und gänzlich zu vermeiden, wo es das Baufeld zulässt.
- IV.1.5.36.** (WT 35) (v8) Vor Baudurchführung ist in Abstimmung mit der via donau eine Beweissicherung der im Zuge der Baudurchführung temporär oder im Betrieb dauerhaft genutzten und im Eigentum des Wasserverbandes bestehenden Straßen, Wege und Anlagen durchzuführen und digital an die via donau zu übermitteln.

- IV.1.5.37.** (WT 37) (v10) Die durchgehende Befahrbarkeit der Dammkrone als auch des Dammverteidigungsweges ist andauernd sicherzustellen. Es ist unzulässig die Bereiche des Hochwasserschutzdammes als Park- bzw. Abstellmöglichkeit für Fahrzeuge, Geräte etc. zu nutzen. Dies gilt insbesondere im Hochwasserfall.
- IV.1.5.38.** (WT 38) (v11) Die Fertigstellung der Arbeiten ist der via donau unmittelbar nach Abschluss anzuzeigen, eine gemeinsame Abnahmebegehung und nachfolgend allfällige Mängelbeseitigung ist vorzunehmen und zu dokumentieren.
- IV.1.5.39.** (WT 39) (v12) Nach Fertigstellung ist der via donau ein Bestandsplan-Operat in digitaler Form und im bearbeitbaren Format (*.dwg) zu übermitteln. In diesen Bestandsplan sind alle das March-Thaya-Hochwasserschutzsystem beeinflussenden Bauwerke etc. aufzunehmen. Insbesondere müssen auch die Mittelachsen der Trassen aller im Zuge des Projektes um- oder neugebauten Straßen, Begleit- und Feldwege enthalten sein. Außerdem ist die Bestätigung eines befugten Sachverständigen über die ordnungsgemäße Durchführung der Baumaßnahmen (insbesondere hinsichtlich der Hochwassersicherheit) dem Wasserverband zu übermitteln.
- IV.1.5.40.** (WT 41) (v2) Für Arbeiten im unmittelbaren Bereich von Liegenschaften, die in Verwaltung von der via donau stehen, ist ein Baukonzept vorzulegen und gemeinsam mit der via donau abzustimmen.
- IV.1.5.41.** (WT 42) (v3) Falls Bereiche der Gewässer March und ggfls. Thaya oder deren Altarme während der Bauphase für die via donau nicht oder nur unzumutbar erschwert zugänglich sein werden, sind diese Bereiche während dieser Zeit seitens des Projektwerbers zu pflegen (Mähen etc.)
- IV.1.5.42.** (WT 44) (v5) Die durchgehende Zugänglichkeit zu den Gewässern March und ggfls. Thaya ist andauernd sicherzustellen. Dies gilt insbesondere im Hochwasserfall, wobei dann auch der Zugang zu den Zubringern und Nebengerinnen im Hochwasser-Rückstauereich der Gewässer March und Thaya sicherzustellen ist.
- IV.1.5.43.** (WT 45) (v6) Die Fertigstellung der Arbeiten ist der via donau unmittelbar nach Abschluss anzuzeigen, eine gemeinsame Abnahmebegehung von Grundstücken in der Verwaltung der via donau und nachfolgend allfällige Mängelbeseitigung ist vorzunehmen und zu dokumentieren.
- IV.1.5.44.** (WT 46) (v7) Nach Fertigstellung ist der via donau ein Bestandsplan-Operat in digitaler Form und im bearbeitbaren Format (*.dwg) zu übermitteln. In diesen Bestandsplan sind alle in der Verwaltung der via donau stehenden Liegenschaften beeinflussende projektbezogene Bauwerke etc. aufzunehmen. Insbesondere müssen auch die Mittelachsen der Trassen aller im Zuge des Projektes um- oder neugebauten Straßen, Begleit- und Feldwege enthalten sein.

IV.1.6. Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität (AW)

Bauphase

- IV.1.6.1.** (AW 01) Ergänzende abfallchemische Untersuchungen sind vor Baubeginn durchzuführen und gemäß der Deponieverordnung (DVO) 2008, BGBl. II. 39/2008 idgF und des Bundes-Abfallwirtschaftsplan (BAWP) 2023 idgF hinsichtlich ihrer Eluat- und Ge-

samtgehalte zu beurteilen. Diese müssen sich jedenfalls auch auf die Flächen der vorgesehenen Versickerungsbecken, allenfalls berührter Verdachtsflächen/Altstandorte und sensorisch auffälliger Bereiche (zB Bahnhofsbereiche) erstrecken. Werden dabei kontaminierte Bereiche erkannt, so sind allenfalls erforderliche Sanierungsmaßnahmen mit der Landeshauptfrau von Niederösterreich als (außerhalb des UVP-Verfahrens) zuständige Behörde nach dem Abfallwirtschaftsgesetz (AWG 2002) und Altlastengesetz (ALSAG) und der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 abzustimmen. Die Ergebnisse dieser verdichteten Untersuchung sind in das Baustellenlogistikkonzept (Materialbewirtschaftung) einzuarbeiten und der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 spätestens 30 Tage vor Baubeginn vorzulegen. Selektive Aushubarbeiten, die zu einer geänderten Baustellenabwicklung führen sind darzustellen.

- IV.1.6.2.** (AW 02) Für die Bauphase ist eine abfallchemische Bauaufsicht zur Überwachung der Einhaltung der abfallrechtlichen Vorschriften, der abfallchemischen Grenzwerte und zur Dokumentation der manipulierten Abfall- bzw. Verwertungsströme zu bestellen. Die bestellte abfallchemische Bauaufsicht hat halbjährlich eine Dokumentation der manipulierten Abfall- und Verwertungsströme der UVP-Behörde vorzulegen. In diesen Berichten ist auch die Einhaltung der zwingend erforderlichen Maßnahmen während der Bauphase zu dokumentieren.
- IV.1.6.3.** (AW 03) Werden im Zuge des Baugeschehens unerwartete Altablagerungen angetroffen, deren Verunreinigung auf Basis der abfallchemischen Beurteilung die Parameter der Baurestmassendeponie gemäß DVO 2008 überschreiten, sind diese sowohl lateral als auch in die Tiefe so weit zu entfernen, bis das vom Abfallmanagement und der abfallchemischen Bauaufsicht in Abstimmung mit der Landeshauptfrau von Niederösterreich als (außerhalb des UVP-Verfahrens) zuständige Behörde nach dem Abfallwirtschaftsgesetz (AWG 2002) und Altlastengesetz (ALSAG) und der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 festgelegte Sicherheits- oder Sanierungsziel erreicht ist. Die Bestimmungen des AWG 2002 gelten sinngemäß. Nachweise hierüber sind der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 zu übermitteln.
- IV.1.6.4.** (AW 04) Für die Qualitätsanforderungen an Verfüllmaterialien sind generell die einschlägigen Bestimmungen des Bundes-Abfallwirtschaftsplans idgF anzuwenden. Die Eignung ist in chemischer Hinsicht durch entsprechende Untersuchungen vor Einbau der Materialien nachzuweisen. Eine entsprechende Qualitätssicherung des Materials ist erforderlich und zu dokumentieren. Die Zulässigkeit der Verwertung ist nachzuweisen.
- IV.1.6.5.** (AW 05) Die abzubrechenden Hochbauobjekte sind nach den Gesichtspunkten des verwertungsorientierten Rückbaues abzubrechen. Diese Arbeiten haben unter Beachtung der ÖNORM B 3151 (Rückbau von Bauwerken als Standardabbruchmethode) und unter Beachtung der Recycling-Baustoffverordnung, BGBl. II. Nr. 181/2015 idgF zu erfolgen. Dies gilt vollinhaltlich auch für Kunstbauten (zB Brücken, Durchlässe, Unterführungen, etc.).

- IV.1.6.6.** (AW 06) Während der Bauphase sind insgesamt mindestens 200 kg eines geeigneten Ölbindemittels im Baustellenbereich (vorzugsweise im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen) bereitzuhalten. Gebrauchte Ölbindemittel sind nachweislich gemäß AWG 2002 von einem befugten Unternehmen entsorgen zu lassen.
- IV.1.6.7.** (AW 07) Im Bereich der vorgesehenen Hauptbaustelleneinrichtungsflächen sind für die Lagerung von wassergefährdenden Stoffen (Treib- und Schmierstoffe, sonstige Bauhilfsstoffe, etc.) abgedichtete Lagereinrichtungen (zB Container, dichte Wannen, etc.) einzurichten. Für die Betankung von Baumaschinen und Kraftfahrzeugen sind eigene abgedichtete Betankungsflächen herzustellen.
- IV.1.6.8.** (AW 08) Sanitärwässer aus dem Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen sind entweder in die Schmutzwasserkanalisation einzuleiten oder mithilfe von mobilen Kunststoffsenkgruben oder Miettoiletten zu sammeln und nachweislich, ordnungsgemäß zu entsorgen.
- IV.1.6.9.** (AW 09) Vor Beginn der Bauarbeiten sind betreffend jene Bauflächen in denen Ausubarbeiten für die Errichtung der Kunstbauten (Über- oder Unterführungen, Straßenbrücke, Eisenbahnbrücken, Personendurchgänge, etc.) durchgeführt werden bzw. betreffend die geplanten Standorte der Versickerungsbecken, die im Rahmen der Kampfmittelvorerkundung gewonnen Erkenntnisse zu beachten (ON N316-04 bis N316-10 - Qualitätenplan nach Deponieverordnung inklusive Altstandorten und Altablagerungen). Treten dabei Bereiche mit potentiellen Kampfmitteln auf, ist eine ergänzende bzw. baubegleitende Kampfmittel- bzw. Kriegsrelikterkundung erforderlich.
- IV.1.6.10.** (AW 10) Bei Versitzbecken, die im Bereich von kontaminierten Altstandorten errichtet werden, hat der vertikale Beckenaushub in jedem Fall bis zum vollständigen Erreichen von unbelasteten Bodenschichten zu erfolgen. Dies ist durch entsprechende (flächige) Sohlbeprobungen sicherzustellen. Für die laterale Herstellung des Beckens ist die über dem gewachsenen (unbelasteten) Boden hangende kontaminierte Ablagerung unterhalb des Beckens vollständig zu entfernen und durch geeignetes (versickerungsfähiges) Bodenmaterial zu ersetzen. Um eine Verschleppung von Schadstoffen aus den Böschungsbereichen des Versitzbeckens in den Untergrund zu verhindern, ist der Aushub in einem Winkel von ca. 45°, ausgehend von den Rändern der Beckensohle nach außen zu vergrößern und mit unbelastetem Bodenmaterial aufzufüllen.

Betriebsphase

- IV.1.6.11.** (AW 11) Pflanzenschutzmittel sind generell möglichst umweltschonend zu verwenden. Es dürfen nur Herbizide unter Einhaltung der vorgegebenen, maximalen Ausbringungsmengen verwendet werden, die vom Bundesamt für Ernährungssicherheit zugelassen sind. Die Herbizidausbringung ist nur bei absehbar trockener und windarmer Witterung und durch dafür geschultes Personal (Befähigungsnachweis) zulässig.
- IV.1.7. Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter (RP)**

IV.1.7.1. (RP 01) Die gekennzeichneten Bäume bei den Haltestellen bzw. Bahnhöfen sind zu erhalten. Sollte dies aus Gründen der Baudurchführung oder des Umfanges des Bau-feldes bei einzelnen Bäumen nicht möglich sein, sind entsprechende Ersatzbäume mit dem Ziel einer stadt- bzw.-ortsbild prägenden Funktion zu setzen. Es wird auf die zwingende Maßnahme IV.1.2.6. (ÖK 06) verwiesen.

Hammelbachbrücke (Kulturgüter)

IV.1.7.2. (DMG 1.1.) Die Bedingungen des Bescheides sind den Bauausführenden (Gewerbe-treibenden, Handwerkerinnen, Projektantinnen etc.) zur Kenntnis zu bringen.

IV.1.7.3. (DMG 1.2.) Der Termin für den Beginn der Arbeiten ist dem Bundesdenkmalamt (BDA) und der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 vorab zu melden. Die Fertigstellung der Arbeiten ist unmittelbar nach deren Abschluss bekanntzugeben.

IV.1.7.4. (DMG 1.3.) Alle Maßnahmen zur Erhaltung, Wiederherstellung bzw. Veränderung (z.B. Konservierung, Freilegung, Ergänzung, Rekonstruktion, Neukonzeption) von his-torischen Bau- und Ausstattungsteilen sind auf deren bauphysikalische wie material-technische Eigenschaften abzustimmen. Die Art der Ausführung ist im historisch-äs-thetischen Zusammenhang zu entwickeln (Material, Handwerkstechnik, Konstruk-tion, Dimension, Oberfläche), der historische Bestand ist dabei im technisch größt-möglichen Ausmaß zu erhalten.

IV.1.7.5. (DMG 1.4.) Sämtliche von Baumaßnahmen betroffene historische Bau- und Ausstat-tungsteile sind gegen Beschädigungen und Verschmutzungen während des Baugeschehens zu schützen und gegen das Eindringen von Niederschlagswasser und Bau-feuchtigkeit wirksam abzusichern (z.B. Abdeckungen, Einhausungen, mobiler Brand-schutz). Historische Ausstattungselemente (z.B. Tore, Türen und Fenster inklusive Beschläge, Fenstergitter, Handläufe) sind gegebenenfalls zwischenzeitlich sicher zu verwahren.

IV.1.7.6. (DMG 1.5.) Zufallsfunde, die im Rahmen von Eingriffen in die Bodenzone bzw. in Schüttungen von Decken und Gewölben gemacht werden (unbewegliche archäolo-gische Funde wie z.B. Mauern, Pflasterungen, durch menschliche Tätigkeiten ent-standene Bodenverfärbungen und bewegliche archäologische Funde wie z.B. Kera-mik, Münzen, Metallgegenstände, Steingeräte sowie Bestattungen), sowie Zufalls-funde im Zuge von Baumaßnahmen (z.B. Wandmalereien, Sgraffiti, Baudetails wie Fenster- und Türöffnungen, Werksteinteile, Holzbalkendecken) sind unmittelbar nach deren Entdeckung dem BDA und der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 zu melden. Der Zustand der Fundstelle und der aufgefundenen Gegenstände ist bis zur Klärung der Vorgangsweise durch das BDA unverändert zu belassen. Die Bauarbeiten sind umgehend einzustellen. Eine Veränderung der Fundstelle bedarf der Genehmigung des Bundesdenkmalamts.

Eisenkonstruktionen / Metallbauteile

IV.1.7.7. (DMG 2.1.) Für das Geländer ist ein Detailplan samt Farbgebung zur Festlegung vor-zulegen.

Sichtmauerwerk / Sichtziegel / Sichtbeton

- IV.1.7.8.** (DMG 3.1.) Sichtmauerwerk samt Verfugung: Als Entscheidungsgrundlage ist eine restauratorische Untersuchung des historischen Bestandes durchzuführen und der Bericht dem BDA und der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 vorzulegen. Art und Umfang der Maßnahmen bedürfen im Anschluss der Festlegung des Bundesdenkmalamts.
- IV.1.7.9.** (DMG 3.2.) Sichtziegelmauerwerk: Die Durchführung der Restaurierung (z.B. Konservierung, Festigung, Ergänzung, Freilegung) des historischen Bestandes ist von qualifizierten Fachkräften vorzunehmen bzw. anzuleiten und bedarf der Festlegung des BDA. Eine Dokumentation der Arbeiten ist unmittelbar nach deren Abschluss dem Bundesdenkmalamt und der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 vorzulegen.
- IV.1.7.10.** (DMG 3.3.) Sichtziegelmauerwerk: Ein Muster ist anzufertigen. Die Freigabe bedarf der Festlegung des Bundesdenkmalamts.
- IV.1.7.11.** (DMG 3.4.) Die neuen Betonoberflächen sind in exakter schalglatter Ausführung mit exakten Anschlüssen zwischen Auskragung und Ziegelflächen herzustellen.
Die Freigabe bedarf der Festlegung des Bundesdenkmalamts.
- IV.1.7.12.** (DMG 3.5.) Das Detail der Anschlüsse zu den Flügelmauern bedarf der Festlegung des BDA.

Technische Infrastruktur / Anlagen

- IV.1.7.13.** (DMG 4.1.) Leitungsführungen und Anlagen im Bereich der Sichtziegelmauern und im Bereich der Auskragung der Betonplatte bzw. des Geländers bedürfen der Festlegung des Bundesdenkmalamts.

IV.1.8. Agrarwesen und Boden (LW)

- IV.1.8.1.** (LW01) Der geplante Wirtschaftsweg rechts der Bahn zwischen Bahn km 36,220 und Bahn km 36,500 in Tallesbrunn hat zu entfallen.

IV.1.9. Forstwesen und Waldökologie, Jagdwesen und Wildökologie (FW)

Bauphase

- IV.1.9.1.** (FW 01) Vor Beginn der Bauarbeiten sind alle benachbarten Waldbestände durch eine physische Absperrung (fixer Bauzaun oder massive Abplankung oder PE-Baustellenabsperrnetz) von den Baubereichen abzugrenzen. Die Absperrung ist während der gesamten Bauzeit funktionstüchtig zu erhalten.
- IV.1.9.2.** (FW 02) Das Befahren sowie Ablagerungen von Materialien aller Art in nicht zur Rodung bewilligten Waldbeständen sind verboten.
- IV.1.9.3.** (FW 03) Die befristeten Rodungen im Ausmaß von 25.081 m² sind mit standortgerechten Baumarten der potentiellen natürlichen Vegetation (Eiche, Hainbuche, Vogelkirsche, Linde, Feldahorn, Spitzahorn, Feldulme, Graupappel, Schwarzerle, Schwarzpappel, Silberweide etc.) wieder zu bewalden.

Betriebsphase

- IV.1.9.4.** (FW 04) Zur Wiederherstellung der durch die dauernden Rodungen von Waldflächen im Gesamtausmaß von 37.850 m² entfallenden Wirkungen des Waldes sind Ersatzaufforstungen im Mindestausmaß von 95.838 m² und waldverbessernde Maßnahmen im Ausmaß von 23.601 m² auf einer Waldfläche von 47.202 m² vorzunehmen.
- IV.1.9.5.** (FW 05) Die Ersatzaufforstungen sind möglichst auf den im Einreichprojekt angeführten Flächenpool für Aufforstungsflächen vorzunehmen. Können die dafür erforderlichen Vereinbarungen mit den Grundeigentümern nicht erzielt werden, oder ist die Umsetzung auf diesen Flächen aus anderen Gründen (z.B. naturschutzfachliche Bedenken) nicht möglich, sind die Aufforstungen möglichst im Nahbereich der Rodungsflächen, jedenfalls aber in den Standortgemeinden und diesen benachbarten österreichischen Gemeinden auf Nichtwaldböden durchzuführen. Die Flächen haben hinsichtlich Gesamtumfang und Standortqualität jenen zu entsprechen, die im Einreichprojekt als Ersatzaufforstungen ausgewiesen wurden. Insbesondere haben die Ersatzaufforstungsflächen einen bewuchsfähigen Oberboden in einer Mindeststärke von 40 cm aufzuweisen.
- IV.1.9.6.** (FW 06) Eine planliche Darstellung der genauen Lage der Ersatzaufforstungsflächen und die Zustimmungserklärungen der Grundeigentümer sind der Behörde bis spätestens 4 Wochen vor Beginn der Rodungen zur Zustimmung vorzulegen. Die Bestimmungen des NÖ Kulturlächenschutzgesetzes, LGBl Nr. 6145-0 idgF, sind bei der Ausweisung der Ersatzaufforstungsflächen zu berücksichtigen.
- IV.1.9.7.** (FW 07) Für die Ersatzaufforstungen dürfen nur standortheimische Baum- und Straucharten verwendet werden, die der jeweiligen potentiellen Waldgesellschaft entsprechen. Der Laubholzanteil hat dabei mindestens 90 % zu betragen. Als Hauptbaumarten sind Traubeneiche, Stieleiche, Hainbuche, Linde, Feldahorn, Spitzahorn, Bergahorn, Vogelkirsche, Graupappel, Schwarzpappel, Schwarzerle, Feldulme etc. zu verwenden. Im Bereich grundwassernaher Standorte (Flurabstand < 2 m) dürfen auch Silberweiden verwendet werden. Die Verwendung von Nadelhölzern hat sich auf einzelne Rot- und Schwarzkiefern zu beschränken. Die Mindestpflanzenanzahl hat bei den Bäumen 2.500 Stück je ha zu betragen, wobei eine Mindestpflanzengröße von 80/100 cm zu wählen ist und ausschließlich Containerpflanzen zu verwenden sind. Für die Rand- und Traufengestaltung sind neben Bäumen auch heimische, standorttaugliche Sträucher wie Hasel, Gelber und Roter Hartriegel, Pfaffenhütchen, etc. zu verwenden.
- IV.1.9.8.** (FW 08) Die in § 1 der NÖ Pflanzengesundheitsverordnung, LGBl. Nr. 17/2021 idgF, genannten Wirtspflanzen des Feuerbrandes dürfen bei der Aufforstung nicht verwendet werden.
- IV.1.9.9.** (FW 09) Die Ersatzaufforstungen sind mittels Zäunung oder Einzelschutz so lange gegen Wildverbiss zu sichern, bis sie gesichert sind.
- IV.1.9.10.** (FW 10) Die waldverbessernden Maßnahmen (=Strukturverbesserungen - Wald) sind wie im Einreichprojekt vorgesehen auf den in den Einreichunterlagen, Einlage Nr. 490-01 angeführten Grundstücken in der KG Grub auf einer Gesamtfläche von 4,72 ha durchzuführen. Auf einer zusammenhängenden Fläche von mehr als 500 m² auftretende Robinien und andere neophytische Holzgewächse (z.B. Götterbaum)

sind mittels Fällungen zu entfernen. Auf den entstehenden Kahlf lächen ist eine Aufforstung standortgerechte Holzarten wie Traubeneiche, Stieleiche, Hainbuche, Linde, Feldahorn, Spitzahorn, Bergahorn, Vogelkirsche, Graupappel, Schwarzpappel, Schwarzerle und Feldulme mit 2.500 Stück / ha durchzuführen. Diese Aufforstungen sind so lange zu pflegen, bis sie gesichert sind. Einzelne oder gruppenweise auftretende neophytische Holzgewächse auf einer Fläche bis zu 500 m² sind zu ringeln und das Totholz im Bestand zu belassen. Standortgerechte Baum- und Straucharten sind im Bestand zu belassen und auf Betriebsdauer außer Nutzung zu stellen.

IV.1.9.11. (FW 11) Können die im Projekt angeführten Strukturverbesserungen mangels Zustimmung der Grundeigentümer nicht durchgeführt werden, sind weitere Ersatzaufforstungen von Nichtwaldböden im Ausmaß von 2,36 ha durchzuführen.

IV.1.9.12. (FW 12) Die Länge zusätzlicher Wildschutzzäune, die als Leiteinrichtungen für Wildtierpassagen und Kleintierdurchlässe errichtet werden, dürfen eine maximale Länge von 2 km am Stück nicht überschreiten, um eine Vollbarrierewirkung zu vermeiden.

IV.1.10. Lärm- und Erschütterungsschutz (LA) und Humanmedizin (HU)

IV.10.10.1. Im Hinblick auf das humanmedizinische Zusatzkriterium im Fachbereich Lärm zum Schutz vor einer vorhabensbedingten Erhöhung wurden im UVE Fachbericht Schalltechnik, Tabelle 131, jene Wohngebäude ausgewiesen, an welchen es zu schienenverkehrsbedingten Erhöhungen des Beurteilungspegels in der Prognose gegenüber der Nullvariante (2025+) kommt und der Beurteilungspegel in der Prognose im Beurteilungszeitraum Nacht bei $\geq 51,0$ dB liegt. Für diese darin angegebenen Gebäude sind vorbehaltlich der Prüfung auf Wohnnutzung passive Maßnahmen (Objektschutz) anzubieten.

IV.2. Beweissicherung und begleitenden Kontrolle

IV.2.1. Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Naturschutz - ÖK)

IV.2.1.1. (ÖK bm01) Monitoring Bauphase: Seitens der Umweltbaubegleitung ist die ökologische Funktionsfähigkeit der vorgezogenen Maßnahmen vor Baubeginn sowie während der Bauphase zu dokumentieren.

- a. Die Maßnahmenfläche vom Typ Waldstrukturverbesserung sind hinsichtlich Artenzusammensetzung, Neophytenvorkommen, Entwicklungszustand, Bestandsstrukturen und Totholzanteil (Anzahl, Vfm) zu dokumentieren.
- b. Zur Überprüfung der ökologischen Funktionsfähigkeit sind die Amphibien- und Reptilienersatzhabitats vor Baubeginn, sowie während der Bauphase jährlich in den jeweils für die Art geeigneten Zeiträumen, mindestens dreimal pro Jahr zu überprüfen und die Artvorkommen zu dokumentieren.
- c. Zur Überprüfung der ökologischen Funktionsfähigkeit von neu angelegten, bzw. verpflanzten Habitatstrukturen (Gehölze, Wiesen) sind die Flächen vor Baubeginn, sowie während der Bauphase jährlich auf Grundlage der Methodenstandards Südbeck et al. (2005) auf die Nutzung durch Vögel zu dokumentieren.

- IV.2.1.2.** (ÖK bm02) Monitoring Betriebsphase: Für den Fachbereich Ökologie ist nach Baufertigstellung ein Monitoring einzurichten, welche die Entwicklung der Maßnahmenflächen in Richtung der definierten Ziele überwacht. Das Monitoring ist durch entsprechend qualifizierte unabhängige Fachpersonen durchzuführen.
- a. Vegetationsökologisches Monitoring: Im Zuge des Monitorings sind die ökologischen Ausgleichsflächen hinsichtlich Artenzusammensetzung, Entwicklungszustand und Vorkommen invasiver Neophyten zu überprüfen. Bei Feststellung von Defiziten sind die Pflegemaßnahmen entsprechend anzupassen. Der Erfolg der Verpflanzungs- bzw. Verbringungsmaßnahmen geschützter oder gefährdeter Pflanzen sowie sonstiger Vegetationsverpflanzungen (Osterluzei, Strauchpflanzungen) ist zu dokumentieren. Bei den Maßnahmenflächen für die Waldstrukturverbesserungen sind zusätzlich Bestandsstrukturen und der Totholzanteil (Anzahl, Vfm) zu dokumentieren. Das Monitoring hat in den ersten 5 Jahren nach der Anlage der Flächen jährlich zu erfolgen, anschließend alle 2 Jahre auf die Dauer von 8 Jahren (4 Durchgänge). Danach sind weitere Monitoringdurchgänge alle 10 Jahre auf Bestandsdauer des Vorhabens durchzuführen.
 - b. Zur Überprüfung der ökologischen Funktionsfähigkeit sind die Amphibien- und Reptilienersatzhabitats jährlich auf die Dauer von 5 Jahren in den jeweils für die Art geeigneten Zeiträumen, mindestens dreimal pro Jahr zu überprüfen und die Artvorkommen zu dokumentieren.
 - c. Die Wiesen- und Bracheflächen sind hinsichtlich der Annahme durch Bodenbrüter jährlich auf die Dauer von 5 Jahren und nach 10 Jahren in den jeweils für die Art geeigneten Zeiträumen (siehe Südbeck et al., 2005) zu überprüfen und die Artvorkommen zu dokumentieren.
 - d. In den Flächen vom Typ Waldstrukturverbesserung und bei allen Flächen mit Gehölzpflanzungen ist die Artengruppen Vögel jährlich in den jeweils für die Art geeigneten Zeiträumen (siehe Südbeck et al., 2005) zu überprüfen und die Artvorkommen zu dokumentieren. Das Monitoring hat in den ersten 5 Jahren nach der Anlage der Flächen jährlich zu erfolgen, anschließend alle 2 Jahre auf die Dauer von 8 Jahren (4 Durchgänge). Danach ist ein weiterer Monitoringdurchgänge nach 10 Jahren durchzuführen.
- IV.2.1.3.** (ÖK bm03) Die Leiteinrichtungen sowie die Funktion der Flutmulden und Durchlässe sind auf Bestandsdauer der Trasse mind. einmal jährlich und nach Hochwässern auf ihre Funktionalität zu kontrollieren und gegebenenfalls instand zu setzen.
- IV.2.1.4.** (ÖK bm04) Fallwildmonitoring und -bergung: Ein Kollisionsmonitoring ist im Abschnitt Angern bis Staatsgrenze verpflichtend umzusetzen und hat neben standardisierten Aufzeichnungen von Triebwagenführern (Datum, Uhrzeit, Streckenkilometer, Tierart bzw. Gruppe) auch monatliche Kontrollgänge zu umfassen. Bei den Kontrollgängen sind verunfallte Tiere zu entfernen und folgende Punkte zu dokumentieren: Art, Streckenkilometer, Beschreibung der Todesursache (z.B. Stromschlag, Kollision, etc.).
- Dem Naturschutzverfahren ist ein Kollisionsmonitoring mit den o.a. Inhalten im Umfang von mindestens 3 Kontrollgängen beizulegen.

- Die Dokumentation in der Betriebsphase ist inkl. einer Fallwildkarte und Auswertungen sowie gegebenenfalls mit Vorschlägen zur Entschärfung von Gefahrenstellen, jährlich der Behörde zu übermitteln. Ziel der Maßnahme ist die Minimierung des Kollisionsrisikos für Säuger und Greifvögel durch eine regelmäßige Kontrolle und Bergung von verunfallten Tieren in diesbezüglich kritischen Streckenabschnitten.

IV.2.2. Gewässerökologie (GW)

IV.2.2.1. (GW bm01) Behördliche wasserrechtliche Bauaufsicht im Fachbereich Gewässerökologie: Zur Kontrolle der Einhaltung der vorhabensimmanenten und zusätzlich erforderlichen Maßnahmen wird eine wasserrechtliche Bauaufsicht im Fachbereich Gewässerökologie bestimmt. Diese hat der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 jährlich einen Bericht vorzulegen, der insbesondere auch auf (geringfügige) Änderungen gegenüber dem Einreichprojekt im Hinblick auf Belange der Gewässerökologie eingeht. Die Messaufzeichnungen der emissions- und immissionsseitigen Beweissicherungen der Oberflächengewässer sind diesen Berichten beizulegen.

IV.2.2.2. (GW bm02) Chemisch-physikalische und chemische Beweissicherung der Einleitungen aus Bauwasserhaltungen oberhalb und nach Durchmischung*): Während der Einleitungen sind monatlich folgende Parameter des ökologischen und chemischen Zustandes der Gewässer durch ein akkreditiertes Labor zu erheben: Temperatur, Leitfähigkeit, Sauerstoffgehalt, Sauerstoffsättigung, pH-Wert, Absetzbare Stoffe, Abfiltrierbare Stoffe, PO₄-P, NO₃-N, NO₂-N, NH₄-N, BSB₅, Cl und mit den Grenz- und Richtwerten der QZV Ökologie und Chemie in Beziehung zu setzen. Vorhabensbedingten Auffälligkeiten ist unverzüglich nachzugehen und entsprechende Maßnahmen sind seitens der gewässerökologischen Bauaufsicht zu veranlassen.

**) Bei Ableitungen aus Bauwasserhaltungen in nicht dauernd wasserführenden Gerinnen ist der nächstgelegene Vorfluter zu erfassen. Mehrere Einleitungen (Einmündungen von intermittierenden Nebengewässern) können kumulativ erfasst werden.*

IV.2.2.3. (GW bm03) Biologische Beweissicherung: Während der Bautätigkeiten einmal jährlich sowie im 2. und 5. Jahr nach Beendigung der Bautätigkeiten sind an von Baumaßnahmen und/oder Einleitungen unmittelbar betroffenen dauernd wasserführenden Gewässern*) Erhebungen der biologischen Qualitätselemente gemäß Leitfäden zur Erhebung der biologischen Qualitätselemente des BML idgF durchzuführen (inkl. Chlorophyll a und Phytoplankton bei stehenden Gewässern). Mit der Durchführung der Untersuchungen sind in der Bearbeitung der einzelnen Qualitätselemente nachweislich erfahrene und befugte Firmen bzw. Institutionen zu beauftragen. Die Untersuchungsstellen und der Untersuchungsumfang im Detail sind in Abstimmung mit der wasserrechtlichen Bauaufsicht festzulegen. Die Ergebnisse sind im Hinblick auf Veränderungen im Vergleich zum Ist-Zustand zu diskutieren. Im Falle vorhabensbedingter Verschlechterungen des ökologischen Zustandes der Gewässer sind entsprechende Maßnahmen seitens der gewässerökologischen Bauaufsicht zu veranlassen.

**) Bei Ableitungen aus Bauwasserhaltungen in nicht dauernd wasserführenden Gerinnen ist der nächstgelegene Vorfluter zu erfassen. Mehrere Einleitungen (Einmündungen von intermittierenden Nebengewässern) können kumulativ erfasst werden.*

IV.2.2.4. (GW bm04) Die wasserrechtliche Bauaufsicht hat die Behörde von immissionsseitigen Überschreitungen der Richt- und Grenzwerte der Qualitätszielverordnungen Ökologie und Chemie oder einer Verschlechterung des ökologischen Zustandes der Gewässer in Zusammenhang mit der Bautätigkeit umgehend zu informieren und über die eingeleiteten Maßnahmen in Kenntnis zu setzen.

IV.2.2.5. (GW bm05) Ergänzendes Praemonitoring: sollten bis zum Beginn der Bauarbeiten an und in Gewässern mehr als fünf Jahre seit Durchführung der Ist-Zustandserhebungen vergehen, ist eine Aktualisierung der Erhebungen des ökologischen Ausgangszustandes erforderlich.

IV.2.3. Wasserbautechnik (WT)

IV.2.3.1. (WT bm01) Die in Oberflächengewässer eingeleitete Wässer aus Wasserhaltungen sind während der Bauphase täglich auf die Einhaltung der Grenzwerte der AAEV hinsichtlich Anlage a, Spalte I, zu kontrollieren, zu dokumentieren und tabellarisch bzw. grafisch fachkundig auszuwerten. Dabei ist auf eine kontinuierliche Datenerfassung zu achten. Die Messergebnisse und entsprechenden Auswertungen sind auf Verlangen der Behörde vorzulegen.

IV.2.4. Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität (AW)

IV.2.4.1. (AW bm01) Zur Überwachung und Dokumentation der Einhaltung der abfallwirtschaftlichen Bestimmungen ist die Einführung eines Abfallmanagements erforderlich. Anhand eines Massenlogistikkonzeptes sind die Abfall- bzw. Stoffströme sowie deren Zwischen- und Endlagerung zu beschreiben. Im Massenlogistikkonzept sind die ordnungsgemäße Lagerung von Abfällen während der Bauphase und die begleitenden Kontrollmaßnahmen während der Umsetzung zu dokumentieren. Nach Abschluss des Projektes ist eine Dokumentation, die den Ablauf der Arbeiten, die vorgefundenen Schadstoffkonzentrationen, das Ausmaß der Verunreinigungen, die Darstellung der Material- und Stoffströme, die Entsorgungswege, usw. zu erstellen und der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 vorzulegen.

IV.2.5. Forstwesen und Waldökologie, Jagdwesen und Wildökologie (FW)

IV.2.5.1. (FW bm01) Es ist eine fachlich einschlägig ausgebildete und befugte forstökologische Bauaufsicht (Ziviltechniker oder technisches Büro für Forstwirtschaft) zu bestellen, welche die Überwachung der projekt- und bescheidgemäßen Bauausführung sowie der Durchführung der Ersatzaufforstung und der Pflegemaßnahmen bis zu Sicherung der Kulturen vorzunehmen hat.

IV.2.6. Lärm- und Erschütterungsschutz (LA)

IV.2.6.1. (LA bm01) ERS-BA-03-BW: Während der Installation des Masse-Feder Systems im Bereich der Hamelbachbrücke ist die Eigenfrequenz des Systems unter Berücksichtigung des nichtlinearen Materialverhaltens der elastischen Lagerung und der vorherrschenden Vorpressung möglichst frühzeitig, gegebenenfalls nach Herstellung der Massenplatte und vor Einbau des Oberbaus, zu bestimmen und mit den Zielwerten der Eigenfrequenz gegenüberzustellen. Die Durchführung, Analyse und Ergebnisse

der Messungen sind in einem technischen Bericht zu dokumentieren und der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 umgehend vorzulegen.

IV.2.6.2. (LA bm02) ERS-BE-05-BW: Nach Fertigstellung des Masse-Feder Systems im Bereich der Hamelbachbrücke ist das dynamische Verhalten des Oberbaus mit Hilfe von in-situ Messungen der Einsenkungen unter Zugsüberfahrt, sowie Schwinggeschwindigkeits- und Beschleunigungsmessungen am Oberbau und an der darunterliegenden Hamelbachbrücke durchzuführen. Dazu ist vorab ein Messkonzept zu erstellen und mit der Behörde abzustimmen. In weiterer Folge sind möglichst zeitnah nach Fertigstellung des Masse-Feder Systems die Messungen durchzuführen. Die Ergebnisse der Messungen sind in einem technischen Bericht zu dokumentieren und der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 umgehend vorzulegen.

IV.2.7. Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht / Blendung / Beschattung

IV.2.7.1. Die im Rahmen der Inbetriebsetzungen der elektrischen Bahnstromanlagen erforderlichen 24 h Mittelwert-Kontrollmessungen sind mit den Berechnungen im Fachbeitrag „Bericht elektromagnetische Felder“ vergleichend zu bewerten und der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 vorzulegen.

IV.3. Empfohlene Maßnahmen

IV.3.1. Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Naturschutz - ÖK)

IV.3.1.1 (ÖK e01) Es wird empfohlen, in Hinblick auf die Erhaltung siedlungsbezogener Grünflächen, die Zufahrt zur Sickerfläche für Brückenwässer südlich der Überführung der Landesstraße L7 nördlich von Drösing (östlich der Bahn) nur vom bahnparallelen Bedienungsweg bis zum Sickerbecken zu errichten und nicht durchgehend parallel zur Überführung der L7.

IV.3.1.2. (ÖK e01) Es wird empfohlen, bei der Ausführungsplanung von Gebäuden die Habitatansprüche von Gebäude bewohnenden Arten zu berücksichtigen und Quartiere für Fledermäuse, Mehlschwalben oder Mauersegler vorzusehen. Eine Darstellung dieser Maßnahmen im naturschutzrechtlichen Einreichprojekt wäre wünschenswert.

IV.3.2. Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter (RP)

IV.3.2.1. (RP e01) Es wird empfohlen, die zur Information der Bevölkerung vorgesehene Kommunikation über die Homepage und die Ombudsperson rechtzeitig vor Baubeginn, z.B. drei Monate vor Baubeginn, einzurichten.

IV.3.2.2. (RP e02) Es wird empfohlen an Abschnitten (z.B. im Bereich der Haltestelle Jedenspeigen) mit ausreichenden Flächenangeboten mit landschaftsgestaltenden Elementen die Lärmschutzwände so weit zu verdecken bzw. gestalterisch (farblich, ...) auszugestalten, dass sich diese möglichst schonend in das Ortsbild einbinden.

IV.3.2.3. (RP 02): Bei der Gestaltung der Park&Ride-Anlagen ist eine Gestaltung zu wählen, die einerseits eine für das Schattenspenden ausreichende Baumkulisse und keine Versiegelung der Stellplätze ergibt. Gewährleistet werden muss die Erhaltung einer Versickerung der Oberflächenwässer in der Fläche. Hier wird auf die Gestaltungsempfehlungen des Berichtes „F-2276: Klimafitte Parkplätze - Durch Entsiegelung der sommerlichen Hitze entgegensteuern, Endbericht zum Forschungsprojekt“ der Natur im Garten Service-GmbH in Kooperation mit der grünplan GmbH, gefördert durch die Niederösterreichische Wohnbauforschung, von Februar 2020, verwiesen. Die in dieser Unterlage angeführten Kriterien sind einzuhalten. Für alle Umsetzungsvorschläge gilt:

- Zu Planungsbeginn (im Vorentwurf) ist bereits eine Reduktion der Kanalisation zugunsten sickerfähiger Kfz-Abstellflächen mitbedenken.
- Aufgrund des Albedo-Wertes ist es sinnvoll helle Farben bei den Oberflächen zu verwenden.
- Die Fahrspur zu und zwischen den Stellplätzen kann asphaltiert bzw. befestigt ausgeführt werden
- Eine Eignungsprüfung des Untergrunds bzw. Baugrunds auf ausreichende Versickerung mittels Baugrundgutachtens ist zu gewährleisten. Gegebenenfalls ist eine Drainagierung vorzusehen.
- Um das Betreten der Sickermulden zu verhindern und so die Funktionsfähigkeit langfristig zu erhalten, ist eine Bepflanzung mit niedrigen krautigen Blütenpflanzen und Gräsern vorzusehen.

Wenn dahinter eine Grünfläche anschließt, ist eine Baumpflanzung nach Möglichkeit in Form einer geschlossenen Baumallee oder Heckenanlage mit Großsträuchern, vorzusehen.

V. Abspruch über die erhobenen Einwendungen

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

Alle gegen das Vorhaben erhobenen Einwendungen, Anträge und sonstigen Vorbringen werden, soweit es sich nicht um zivilrechtliche Einwendungen handelt oder den Einwendungen durch die Aufnahme von entsprechenden Nebenbestimmungen oder durch bereits im Bauentwurf sowie in den Unterlagen selbst vorgesehene Maßnahmen entsprochen wird, als unbegründet

abgewiesen.

Zivilrechtliche Ansprüche werden

zurückgewiesen

und auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

Nicht verfahrensgegenständliche sowie verspätete Einwendungen werden

zurückgewiesen.

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

Rechtsgrundlagen:

§§ 23b Abs 2 Z 1, 24 Abs 1 und 4, 24f Abs 1 bis 5 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I. Nr. 26/2023 unter Mitwirkung von:

§§ 2, 3 und 5 Hochleistungsstreckengesetz (HIG), BGBl. Nr. 135/1989 idF BGBl. I. Nr. 154/2004;
§§ 20 und 31 ff., 48 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957 idF BGBl. I. Nr. 115/2024 unter Berücksichtigung von §§ 93 Abs 1 Z 4 und Abs 2 und 94 Abs 1 Z 6 und Abs 2 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG), BGBl. Nr. 450/1994 idF BGBl. I. Nr. 56/2024;

§§ 10, 32, 40, 105 und 111 Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG), BGBl. Nr. 215/1959 idF BGBl. I. Nr. 73/2018;

§§ 17 ff. Forstgesetz 1975 (ForstG), BGBl. Nr. 440/1975 idF BGBl. I. Nr. 56/2016;

§ 5 Denkmalschutzgesetz (DMSG), BGBl. Nr. 533/1923 idF BGBl. I. Nr. 41/2024;

§ 30 Rohrleitungsgesetz, BGBl. Nr. 411/1975 idF BGBl. I. Nr. 245/2021;

§§ 44a ff., 58 ff. Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG), BGBl. Nr. 51/1991 idF BGBl. I. Nr. 88/2023.

VI. Kosten

Vorschreibung von Kommissionsgebühren des Bundes

Für die durchgeführte Amtshandlung am 15. Juni 2022 (Ortsaugenschein) sowie am 27. und 28. November 2023 (öffentliche mündliche Verhandlung) hat die ÖBB-Infrastruktur AG für insgesamt 214 Halbstunden (eine Halbstunde zu € 13,80) für Amtsorgane des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

€ 2.953,20

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

Rechtsgrundlagen:

§ 59, 76 und 77 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG), BGBl. Nr. 51/1991 idF BGBl. I. Nr. 88/2023 und

Bundes-Kommissionsgebührenverordnung 2007, BGBl. II. Nr. 262/2007 idF BGBl. II. Nr. 162/2022.

Begründung

I. Verfahrensgang

I.1. UVP-Vorverfahren

Mit Verordnung der Bundesregierung über die Erklärung weiterer Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken (3. Hochleistungsstrecken-Verordnung), BGBl. Nr. 83/1994 vom 5. Februar 1994 wurde gemäß Ziffer 4 die gegenständliche Eisenbahnstrecke „Wien - Staatsgrenze bei Bernhardsthal“ gemäß § 1 Abs 1 HIG zur Hochleistungsstrecke erklärt.

Über Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 12. August 2016 hat die UVP-Behörde für die gesamte Strecke „Wien Süßenbrunn - Staatsgrenze nächst Bernhardsthal Fbf.; km 11,900 bis km 78,000“ ein UVP-Vorverfahren gemäß § 24 Abs 7 iVm § 4 UVP-G 2000 durchgeführt. Die im UVP-Vorverfahren behördlich bestellten Sachverständigen übermittelten ihre gutachterliche Stellungnahme (Bericht vom 30. September 2016) an die UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP G 2000. Dieses Verfahren wurde mit der Übermittlung der Stellungnahme der UVP-Behörde vom 18. November 2016 samt dem Bericht der Sachverständigen an die Projektwerberin abgeschlossen. Das Ergebnis des Vorverfahrens lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Bogenadaptierung zwischen km 31,900 und km 32,500 erfüllt den Tatbestand des § 23b Abs 2 Z 1 UVP-G 2000 und löst damit die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren aus.
- Das eingereichte UVE-Konzept wurde von der Behörde und den Sachverständigen als plausibel und nachvollziehbar und die formellen gesetzlichen Erfordernisse erfüllend zur Kenntnis genommen.

I.2. UVP-Feststellungsverfahren

Mit Schreiben vom 7. November 2019 teilte die ÖBB-Infrastruktur AG der UVP-Behörde mit, dass von Seiten der Projektwerberin davon ausgegangen worden sei, dass es sich beim ggst Vorhaben um ein Vorhaben iSd UVP-G 2000 handle und daher der gesamte Streckenverlauf einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen sei. Nunmehr habe es sich aber herausgestellt, dass im ggst Abschnitt (km 39,100 - km 77,993) die Grundlage für die Erstellung einer Umweltverträglichkeitserklärung noch nicht vorliegen würden. Die Einreichung und ehestmögliche Realisierung des Südabschnitts (km 11,900 - km 39,010) habe oberste Priorität, weil eine Taktverdichtung zwischen Wien und Gänserndorf zu einer Verbesserung des S-Bahn-Angebotes führen sollte und dieser Projektbereich Anlagenbestandteile aufweisen würde, deren Erneuerung nicht zuwarten könne. Aus diesem Grund würde das Gesamtvorhaben in einen Süd- und einen Nordabschnitt geteilt und getrennt eingereicht werden.

Unter einem wurde im oben zitierten Schreiben der ÖBB-Infrastruktur AG vom 7. November 2019 die Durchführung eines UVP-Feststellungsverfahrens gemäß § 24 Abs 5 UVP-G 2000 betreffend den Nordabschnitt der Nordbahn beantragt. Begründet wurde dies zusammengefasst damit, dass sich im ggst Vorhaben, Modernisierung der Nordbahn, Abschnitt Nord, zwar keiner der Tatbestände des § 23b UVP-G 2000 erfüllt sei, jedoch nach Ansicht der Projektwerberin das

Vorhaben „Modernisierung der Nordbahn“ in seiner Gesamtlänge als ein einheitliches Vorhaben geplant und zu einem UVP-Vorverfahren (siehe dazu oben) eingereicht worden sei. Die geplanten Maßnahmen würden auch einem einheitlichen Betriebszweck, nämlich jenem der Geschwindigkeitserhöhung auf der gesamten Nordbahn dienen. Die die UVP auslösende Maßnahme der Bogenverbesserung im Südabschnitt, diene letztlich auch der Fahrzeitverkürzung auf der Gesamtstrecke. Nach der Ansicht der Projektwerberin, würde hier ein Fall einer „gestuften Genehmigung“ vorliegen, zu der der Europäische Gerichtshof mehrfach ausgesprochen habe, dass solche „gestuften Genehmigungsprozesse“ grundsätzlich mit dem Unionsrecht vereinbar seien, wobei die UVP nach Ansicht des Europäischen Gerichtshofs für das Gesamtprojekt so bald wie möglich durchzuführen sei (vgl. N. Raschauer in Ennöckl/ N. Raschauer/Bergthaler, Kommentar zum UVP-G³, § 18a, RZ 1 ff). Die Möglichkeiten des UVP-G 2000 wären in diesem Fall ungeeignet, da sowohl das Rechtsinstitut der Abschnittsgenehmigung gemäß § 24f Abs 12 iVm 18a UVP-G 2000 als auch die Gliederung in Grundsatz- und Detailgenehmigungsverfahren gemäß § 24f Abs 9 UVP-G 2000 vorsehen würden, dass die UVP im engeren Sinn im ersten Verfahrensabschnitt über das Gesamtvorhaben abzuführen sei. Die Erstellung einer UVE für den Nordabschnitt sei aber zum ggst Zeitpunkt nicht realisierbar und mit dem Vorhaben im Südabschnitt könne nicht zugewartet werden.

Im Ergebnis gehe die Projektwerberin davon aus, dass im vorliegenden Fall eine gestufte Genehmigung vorliege und aufgrund der sachlichen Verzahnung, der gesamthaften Planung und vor allem des abgeführten UVP-Vorverfahrens nach wie vor von einem Gesamtvorhaben gesprochen werden müsse und für beide Vorhabensabschnitte der Tatbestand des § 23b Abs 2 Z 1 UVP-G 2000 einschlägig sei und somit für beide Vorhaben jeweils ein vereinfachtes UVP-Verfahren abzuführen sei.

Seitens des damaligen Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie wurde, nach Durchführung des von der ÖBB-Infrastruktur AG beantragten UVP-Feststellungsverfahrens, mit Bescheid vom 28. Jänner 2020, BMVIT-320.006/0002-IV/IVVS4/2019, festgestellt, dass auch für den Nordabschnitt eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 durchzuführen ist.

Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung im Südabschnitt (km 11,900 - km 39,010) wurde mit Schreiben vom 15. Juli 2020 bei der ho. Behörde beantragt. Das ho. Verfahren wurde mit Bescheid vom 20. Oktober 2021 abgeschlossen.

I.3. Antrag vom 29. April 2022

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat für das Vorhaben „ÖBB-Strecke 114 01, Wien Praterstern - Staatsgrenze nächst Bernhardsthal, Abschnitt NORD (Gänserndorf - Staatsgrenze nächst Bernhardsthal); km 32,954 bis km 77,993; „Modernisierung der Nordbahn; Nordabschnitt“ mit Schreiben vom 29. April 2022 um Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß den §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000 sowie die für die Ausführung des Vorhabens sonst noch erforderlichen bundesrechtlichen Genehmigungen, insbesondere die Trassengenehmigung nach § 3 Abs 2 HIG für die gegenständlichen ÖBB-Streckenteile angesucht. Dem Antrag waren die nach den Ver-

waltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen (Trassengenehmigungs- und Rodungsunterlagen, Bauentwurf, Gutachten gemäß § 31a EisbG und Umweltverträglichkeitserklärung) angeschlossen.

Wie mit ho. Bescheid vom 28. Jänner 2020 festgestellt wurde, ist das gegenständliche Hochleistungsstreckenbauvorhaben gemeinsam mit dem Südabschnitt als ein einheitliches Vorhaben zu sehen und daher gemäß § 23b Abs 2 Z 1 UVP-G 2000 einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 zu unterziehen. § 24 Abs 1 UVP-G 2000 sieht vor, dass die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen hat. Seitens der Projektwerberin wurde um die Genehmigung gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000 angesucht.

I.4. Bestellung Sachverständige und Koordination

Seitens des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie wurde für das gegenständliche Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren gemäß § 3b Abs 1 UVP-G 2000 folgende Liste mit den erforderlichen Fachgebieten und den dafür ausgewählten Sachverständigen erstellt:

Fachgebiet	Name des Sachverständigen
Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität	Dipl.-Ing. Dr. Kurt Schippinger
Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser	Mag. Christian Wolf
Forstwesen und Waldökologie; Jagdwesen und Wildökologie	Dipl.-Ing. Martin Kühnert
Wasserbautechnik und Oberflächenwässer	Dipl.-Ing. Michael Pittino
Gewässerökologie und Fischerei	Dipl.-Ing. Reinhard Wimmer
Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt)	Dip.-Ing. Robert Zideck Dipl.-Ing. Friedrich Vondruska
Luft und Klima	Ao. Univ. Prof. Dr. Erich Mursch-Radlgruber
Lärm- und Erschütterungsschutz	Dipl.-Ing. Dr. Günther Achs
Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung	Ing. Wilhelm Lampel (ASV BMK)
Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb inkl. Straßen	Stella & Setznagel GmbH Dipl.-Ing. Thomas Setznagel
Humanmedizin	Priv. Doz. Dr. Paul Wexberg
Agrarwesen und Boden	Dipl.-Ing. Anton Jäger

Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter	Kordina ZT GmbH Dipl.-Ing. Hans Kordina
---	--

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

Im Sinne der Rechtsprechung des VwGH (vgl. z.B. VwGH 12.5.1992, 91/08/0139) wurde seitens der Behörde bereits vor der Bestellung jedes einzelnen Sachverständigen gemäß § 53 iVm § 7 AVG geprüft, ob Befangenheitsgründe bzw. Ausschließungsgründe vorliegen, wobei insbesondere der Schwerpunkt auf sonstige Gründe, die die Unbefangenheit des Sachverständigen in Zweifel ziehen, gelegt wurde. Im Zuge der Prüfung konnte festgestellt werden, dass bei keinem Sachverständigen Befangenheitsgründe vorlagen. Gemäß § 52 Abs 4 AVG wurden die beigezogenen nichtamtlichen Sachverständigen beeidet, wenn sie nicht schon für die Erstattung von Gutachten der geforderten Art im Allgemeinen beeidet waren.

Von der Behörde wurde auch eine UVP-Koordination zur Unterstützung der Behörde sowie der Koordination der Erstellung der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen beauftragt:

Externe UVP-Koordination	Kordina ZT GmbH Bettina Riedmann, MAS ETH RP, MAS (Mediation)
--------------------------	--

I.5. Verfahrenseinleitung und Koordinierung

Mit Schreiben vom 17. Juni 2022, GZ. 2022-0.425.908, wurden die mitwirkenden und den sonstigen für die Erteilung der Genehmigung zuständigen Behörden und Stellen (insbesondere Umweltschutzwärter, Standortgemeinden sowie das Verkehrs-Arbeitsinspektorat) von der Einleitung des Verfahrens informiert und diesen die im Verfahren vorgesehenen Sachverständigen mitgeteilt. Den Behörden wurde eine Stellungnahmefrist binnen vier Wochen ab Zustellung hinsichtlich der erforderlichen Fachbereiche und den jeweils bestellten Fachgutachtern eingeräumt.

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

Unter einem erfolgte eine Information mit selbiger Stellungnahmefrist gemäß § 24a Abs 4 UVP- G 2000 an die Umweltschutzwärtschaft, die Standortgemeinden und wurden gemäß § 24a Abs 5 leg cit auch die Formalparteien (insbesondere das Verkehrs-Arbeitsinspektorat) sowie die zu beteiligenden Amtsstellen über die Verfahrenseinleitung informiert. Am 19. Oktober 2022 fand dazu eine Koordinierungsbesprechung mit den Vertreterinnen der mitwirkenden Behörden statt.

Das Bundesdenkmalamt übermittelte eine Stellungnahme vom 2. November 2022, GZ 2022-0.740.696.

I.6. Anhörungsverfahren gemäß § 4 HIG

Gemäß § 4 Abs 1 HIG sind vor Erlassung eines Trassengenehmigungsbescheides die Länder, deren örtlicher Wirkungsbereich von dem geplanten Trassenverlauf berührt wird, sowie die in ihrem Wirkungsbereich berührten gesetzlichen Interessenvertretungen zu hören. Diesen wurden mit Schreiben vom 16. Jänner 2023, GZ 2022-0.933.821, die von der Projektwerberin erstellten Planunterlagen über den Trassenverlauf mit einer Stellungnahmemöglichkeit übermittelt.

Dazu langte eine Stellungnahme des Landes Niederösterreich vom 24. Februar 2023 ein (siehe dazu unter Punkt I.10. der Begründung).

I.7. Grenzüberschreitende Auswirkungen des Vorhabens

Die Tschechische Republik und die Slowakische Republik wurden bereits im oben genannten UVP-Vorverfahren zum Vorhaben informiert. Beide Staaten haben sich aber gegen eine Beteiligung im UVP-Vorverfahren ausgesprochen.

Das gegenständliche Vorhaben hat zwar keinen unmittelbaren grenzüberschreitenden Einfluss auf die beiden Nachbarstaaten, die Tschechische Republik und die Slowakische Republik, dennoch wurde mittels der ho. Espoo-Kontaktstelle, Abt. V/11, Anlagenbezogener Umweltschutz, Umweltbewertung und Luftreinhaltung, die tschechische und slowakische Espoo-Kontaktstelle von der Einleitung des Verfahrens, jeweils, mit Schreiben der ho. Espoo-Kontaktstelle, jeweils vom 23. November 2022, GZ 2022-0.810.733 und GZ 2022-0.810.672, informiert. Eine allgemein verständliche Zusammenfassung, die von der Projektwerberin in die tschechische und slowakische Sprache übersetzt und der Behörde mit E-Mail vom 18. Juli 2022 übermittelt wurde, wurde den Schreiben beigelegt.

Mit Schreiben vom 14. Juni 2023 teilte die ho. Abteilung IV/W3, Bundeswasserstraßen, mit, dass die österreichisch-slowakische Grenzgewässerkommission bei ihrer 31. Tagung, die von 9.- 12. Mai 2023 getagt hat, das Projekt wie folgt final behandelt hat. Die Slowakische Republik erklärte sich nicht am UVP-Verfahren beteiligen zu wollen. Den Vertreterinnen der Slowakischen Republik wurde eine Kurzfassung des Vorhabens in slowakischer Sprache übergeben.

Beide Staaten haben sich gegen eine Beteiligung im UVP-Verfahren ausgesprochen.

I.8. Vollständigkeitsprüfung und Verbesserungsaufträge

Die Sachverständigen überprüften in einem ersten Schritt unter der Anleitung der UVP-Koordination aus fachlicher Sicht die Antragsunterlagen auf Vollständigkeit und Plausibilität gemäß § 24a Abs 2 UVP-G 2000 iVm § 13 Abs 3 AVG.

Mit Schreiben der behördlich bestellten UVP-Koordination vom 30. Juni 2022, legte diese das Ergebnis der Vollständigkeits- und Plausibilitätsprüfung, mit der Schlussfolgerung vor, dass noch weitere Unterlagen für die Beurteilung notwendig seien. Mit Schreiben vom 25. Juli 2022, GZ

2022-0.472.726, wurde der ÖBB-Infrastruktur AG ein behördlicher Verbesserungsauftrag mit Frist bis zum 30. September 2022 erteilt. Mit Schreiben der UVP-Koordination vom 25. Oktober 2022 teilte diese der Behörde mit, dass die Unterlagen grundsätzlich vollständig und zur öffentlichen Auflage geeignet, aber noch vertiefende Unterlagen erforderlich seien.

Im Zusammenhang mit der Vollständigkeitsprüfung der ergänzten Unterlagen wurde seitens des UVP-Sachverständigen für Lärm und Erschütterungen Nachforderungen gestellt und der Projektwerberin im Zuge einer Besprechung am 9. November 2022 die Vorlage von Unterlagen aufgetragen. Die verbesserten bzw. ergänzten Unterlagen wurden seitens der Projektwerberin am 30. November 2022 vorgelegt.

Die Unterlagen waren damit zur öffentlichen Auflage geeignet.

I.9. Kundmachung und öffentliche Auflage des Antrages samt Unterlagen

Gemäß § 24 Abs 8 iVm §§ 9 und 9a UVP-G 2000 und unter Anwendung der Bestimmungen für Großverfahren der §§ 44a ff AVG wurde die öffentliche Auflage des verfahrenseinleitenden Antrages und der Antragsunterlagen durch Edikt vom 5. Dezember 2022, GZ 2022-0.732.179, kundgemacht.

In diesem Edikt wurde neben dem Aufliegen des verfahrenseinleitenden Antrags, der Umweltverträglichkeitserklärung samt Projektunterlagen und der Trassengenehmigungsunterlagen bei der UVP-Behörde und bei den Standortgemeinden, der Marktgemeinde Jedenspeigen, der Marktgemeinde Bernhardsthal sowie bei den Bezirkshauptmannschaften Gänserndorf und Mistelbach, im Zeitraum von Dienstag, den 13. Dezember 2022 bis einschließlich Freitag, 27. Jänner 2023, die Möglichkeit der Einsichtnahme und der Einbringung schriftlicher Einwendungen gegen dieses Vorhaben kundgemacht.

Gemäß § 9 Abs 2 UVP-G 2000 ist es zulässig, bei Vorhaben, die sich auf mindestens fünf Standortgemeinden erstrecken, die Genehmigungsunterlagen nur bei der Behörde, in der Bezirksverwaltungsbehörde und in einer von der UVP-Behörde zu bestimmenden Standortgemeinde für jeden vom Vorhaben berührten Bezirk aufzulegen. Von dieser Bestimmung hat die UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 Gebrauch gemacht. Die Unterlagen wurde in der Marktgemeinde Jedenspeigen für den Bezirk Gänserndorf und in der Marktgemeinde Bernhardsthal für den Bezirk Mistelbach zur öffentlichen Einsicht bereitgestellt.

Innerhalb dieser Auflage- und Einwendungsfrist konnte jeder zum Vorhaben und zur Umweltverträglichkeitserklärung eine schriftliche Stellungnahme abgeben und es konnten Parteien, darunter sind auch insbesondere Nachbarn im Sinne des § 19 Abs 1 UVP-G 2000 zu verstehen, schriftlich Einwendungen erheben.

Des Weiteren sind bereits in diesem Edikt die wesentlichen Rechtsbelehrungen erfolgt, wonach Beteiligte, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erheben, gemäß § 44b AVG ihre Parteistellung gemäß § 19 UVP-G 2000 verlieren.

Ebenso wurde auf die Möglichkeit der Entstehung von Bürgerinitiativen und deren Teilnahme am Verfahren als Beteiligte hingewiesen und, dass alle weiteren Kundmachungen und Zustellungen in diesem Verfahren durch Edikt vorgenommen werden können.

Aufgelegt wurden die Unterlagen in physischer Form in den Gemeindeämtern der genannten Standortgemeinden sowie bei der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000. Zudem wurden die aufgelegten Unterlagen in elektronischer Form auch im Internet auf der Homepage des ho Bundesministeriums zur allgemeinen Einsicht zur Verfügung gestellt.

Die Behörden gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000, die Umweltschutzbehörde, die Standortgemeinden und die sonstigen Formalparteien und Stellen gemäß § 24a Abs 3 bis 5 UVP-G 2000 wurden über die Kundmachung der Antragsunterlagen informiert.

I.10. Stellungnahmen und Einwendungen im Zuge der öffentlichen Auflage

Im Rahmen der Auflage der Projektunterlagen zur öffentlichen Einsicht gemäß § 24 Abs 8 iVm §§ 9 und 9a UVP-G 2000 von 13. Dezember 2022 bis einschließlich 27. Jänner 2023 langten bei der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 folgende Stellungnahmen bzw. Einwendungen ein:

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

Den mitwirkenden Behörden sowie den sonstigen Formalparteien und Stellen, die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zu beteiligen sind, wurden die Unterlagen im Zuge der Verfahrenseinleitung gemäß § 24a UVP-G 2000 mit Schreiben vom 17. Juni 2022, GZ 2022-0.425.908, bereits vor der öffentlichen Auflage übermittelt. In diesem Zusammenhang sind folgende Stellungnahmen beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie eingegangen:

- A001 Bezirkshauptmannschaft Mistelbach, Fachgebiet Anlagenrecht, Hauptplatz 4-5, 2130 Mistelbach, vom 30.06.2022;
- A002 Österreichisch-Slowakische Grenzgewässerkommission, Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Abteilung IV/W3 (Bundeswasserstraßen), Radetzkystraße 2, 1030 Wien vom 30.06.2022;
- A002a Österreichisch-Slowakische Grenzgewässerkommission, Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Abteilung IV/W3 (Bundeswasserstraßen), Radetzkystraße 2, 1030 Wien vom 14.06.2023;
- A003 Bundesdenkmalamt, Abteilung für Spezialmaterien, Hofburg, Säulenhof, 1010 Wien vom 02.11.2022.

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

Ebenfalls im Zuge der Verfahrenseinleitung wurden die Standortgemeinden von der Einleitung des Verfahrens informiert und der Genehmigungsantrag und die Umweltverträglichkeitserklärung unverzüglich übermittelt. Die sie betreffenden Projektunterlagen (Trassengenehmigungsunterlagen, Bauentwurf etc.) wurden zeitgerecht vor der im Zuge des Verfahrens vorgesehenen öffentlichen Auflage von der Antragstellerin direkt übermittelt. Gleichzeitig wurden gemäß § 24a Abs 4 UVP-G 2000 der Niederösterreichischen Umweltschutzbehörde unverzüglich die Umweltverträglichkeitserklärung übermittelt und dieser die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt. Bis zum Ende der Auflagefrist sind folgende Stellungnahmen eingegangen:

- B001a Niederösterreichische Umwelthanwaltschaft, Wiener Straße 54, 3109 St. Pölten vom 12.07.2022;
- B001b Niederösterreichische Umwelthanwaltschaft, Wiener Straße 54, 3109 St. Pölten vom 05.01.2023;
- B002 Marktgemeinde Angern an der March Bahnstraße 5, 2261 Angern an der March vom 23.01.2023;
- B003 Marktgemeinde Weikendorf, Rathausplatz 1, 2253 Weikendorf vom 24.01.2023;
- B004 Marktgemeinde Hohenau an der March, Rathausplatz 1, 2273 Hohenau an der March vom 26.01.2023;
- B005 Marktgemeinde Jedenspeigen, Bahnstraße 2, 2264 Jedenspeigen vom 24.01.2023;
- B006 Marktgemeinde Drösing, Hauptstraße 8, 2265 Drösing vom 27.01.2023;
- B007 Stadt Gänserndorf als Standortgemeinde, Rathausplatz 1, 2230 Gänserndorf vom 20.01.2023;
- B008 Marktgemeinde Ringelsdorf-Niederabsdorf, Obere Hauptstraße 115, 2272 Ringelsdorf vom 23.01.2023.

C. Stellungnahmen des Landes und der gesetzlichen Interessensvertretungen gemäß § 4 Abs 1 HIG:

Im Zuge dieses Verfahrens wurde u. a. um Erteilung der Trassengenehmigung gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 iVm § 3 Abs 2 HIG für die Sicherstellung des Trassenverlaufes des im Betreff genannten Bauvorhabens angesucht. Den gesetzlichen Interessensvertretungen, dem Land sowie den Standortgemeinden wurde mit Schreiben vom 16. Jänner 2023, GZ 2022-0.933.821, die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt. Im Zuge dieser Anhörung sind folgende Stellungnahmen eingelangt:

- C001 Amt der NÖ Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten - RU7, Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten vom 24.02.2023.

D. Stellungnahmen gemäß § 24 Abs 8 UVP-G 2000 iVm §§ 9 und 9a und § 44a und b AVG:

Mit Edikt des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 5. Dezember 2022, GZ 2022-0.732.179, wurde die Auflage des verfahrenseinleitenden Antrags zur Einsichtnahme gemäß § 24 Abs 8 UVP-G 2000 iVm §§ 9 und 9a leg. cit. kundgemacht.

Da sich das Vorhaben auf mindestens fünf Standortgemeinden erstreckt, war es gemäß § 9 Abs 2 UVP-G 2000 zulässig, die Genehmigungsunterlagen nur bei der UVP-Behörde, in der Bezirksverwaltungsbehörde und in einer von der Behörde zu bestimmenden Standortgemeinde für jeden vom Vorhaben berührten Bezirk aufzulegen. Dementsprechend wurde jedermann die Möglichkeit eingeräumt, bei der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 sowie bei den Bezirkshauptmannschaften Gänserndorf und Mistelbach sowie bei den Stadtgemeinden Jedenspeigen, für den Bezirk Gänserndorf, und Bernhardsthal, für den Bezirk Mistelbach, von Dienstag, den 13. Dezember 2022 bis einschließlich Freitag, den 27. Jänner 2023 in die Projektunterlagen, insbesondere die Umweltverträglichkeitserklärung, Einsicht zu nehmen. Während dieses Zeitraumes konnte gemäß § 9 Abs 1 UVP-G 2000 jedermann zum Verfahren und der Umweltverträglichkeitserklärung eine schriftliche Stellungnahme abgeben. Unter einem wurde unter

Anwendung der Großverfahrensbestimmungen der §§ 44a ff. AVG den Parteien und Beteiligten gemäß § 44a Abs 2 Z 2 die Möglichkeit zur Erhebung schriftlicher Einwendungen gegeben. Gemäß § 44b Abs 1 AVG verlieren Parteien, sofern der Antrag durch Edikt kundgemacht wird, ihre Stellung als Partei, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftliche Einwendungen erheben. Dazu langten in der Folge ho. die nachstehenden Stellungnahmen ein:

- D001 Konrad Karner, Hauptstraße 48, 2261 Mannersdorf vom 15.12.2022;
- D002 Dr. Manfred Strommer, Bernsteinstraße 157, 2261 Mannersdorf an der March vom 15.12.2022;
- D003 Ilse Hrobar, Zum Bahnhof 2, 2253 Tallesbrunn vom 20.01.2023;
- D004 Alfred Hrobar, Zum Bahnhof 2, 2253 Tallesbrunn vom 20.01.2023;
- D005 Leyla Aydinkoc, Tallesbrunner Hauptstraße 91, 2253 Tallesbrunn vom 20.01.2023;
- D006 Sabine Obritzberger, Tallesbrunner Hauptstraße 79, 2253 Tallesbrunn vom 20.01.2023;
- D007 Leopoldine Gschiel, Tallesbrunner Hauptstraße 81, 2253 Tallesbrunn vom 20.01.2023;
- D008 Alfred Tanzer, Tallesbrunner Hauptstraße 93, 2253 Tallesbrunn vom 20.01.2023;
- D009 Angelika Urban, Feldgasse 31/26, 2230 Gänserndorf vom 20.01.2023;
- D010 Ibrahim Aydinkoc, Tallesbrunner Hauptstraße 91, 2253 Tallesbrunn vom 20.01.2023;
- D011 Astrid Neustifter, Tallesbrunner Hauptstraße 83, 2253 Tallesbrunn vom 20.01.2023;
- D012 Die GRÜNEN Bezirk Gänserndorf, Hauptstraße 39, 2230 Gänserndorf, vertreten durch Bezirkssprecherin Beate Kainz vom 18.01.2023;
- D012a Die GRÜNEN Bezirk Gänserndorf, Hauptstraße 39, 2230 Gänserndorf, vertreten durch Bezirkssprecherin Beate Kainz vom 26.09.2023;
- D013a Via Donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, Donau-City-Straße 1, 1220 Wien, vertreten durch Dipl.-Ing. Stefan Scheuringer im Auftrag des Wasserverbandes, vertreten durch Bürgermeister Robert Meißl vom 25.01.2023;
- D013b Via Donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, Donau-City-Straße 1, 1220 Wien, vertreten durch Dipl.-Ing. Hans-Peter Hasenbichler vom 27.01.2023;
- D014 Lukas Pawek, Engerthstraße 156A/8/27, 1020 Wien vom 22.01.2023;
- D015 Otto Krönigsberger, Dr. Gunzer-Straße 22, 2265 Drösing vom 27.01.2023;
- D016 Dr. Werner Lazowsky, Kagraner Anger 22/7/2, 1220 Wien vom 26.01.2023;
- D017 Ortsbauernrat Stillfried-Grub, Am Hofstadlfeld 176, 2262 Stillfried an der March vom 25.01.2023.

Nach Ablauf der Frist und somit verspätet langten noch folgende Stellungnahme mit Einwendungen ein:

- D018 Familie Mag. Christiane und Ing. Klemens Pfungen, Haidlstraße 1, 2265 Drösing vom 24.02.2023;
- D018a Familie Mag. Christiane und Ing. Klemens Pfungen, Haidlstraße 1, 2265 Drösing vom 28.09.2023.

E. Stellungnahmen und Unterschriftenlisten von nachstehend angeführten Personengruppen, die gemäß § 19 Abs 1 Z 6 UVP-G 2000 Parteistellung behaupten (Bürgerinitiativen)

- E001 Bürgerinitiative Lärmschutz Tallesbrunn, vertreten durch Alfred Tanzer, Tallesbrunner Hauptstraße 93, 2253 Tallesbrunn vom 12.01.2023 und
- E001a Bürgerinitiative Lärmschutz Tallesbrunn, vertreten durch Alfred Tanzer, Tallesbrunner Hauptstraße 93, 2253 Tallesbrunn vom 09.05.2023.

Mit Schreiben vom 14. März 2023, GZ 2023-0.125.020, wurden die Stadtgemeinde Gänserndorf und die Marktgemeinde Weikendorf als Standortgemeinden um Bekanntgabe ersucht, ob die in der Unterschriftenliste enthaltenen Personen zum Zeitpunkt der Unterstützung (innerhalb der 13. Dezember 2022 bis einschließlich 27. Jänner 2023) in ihrer Gemeinde für Gemeinderatswahlen wahlberechtigt waren.

Nach Prüfung der Unterschriftenliste der Personengruppe „Bürgerinitiative Lärmschutz Tallesbrunn“ auf Wahlberechtigung der erforderlichen (mindestens 200) Unterschreibenden durch die Standortgemeinden, konnte von der ho. Behörde festgestellt werden, dass sich die Bürgerinitiative im Sinne des § 19 Abs 4 UVP-G 2000 erfolgreich konstituiert hat.

F. Von folgenden anerkannten Umweltorganisationen gemäß § 19 Abs 1 Z 7 UVP-G 2000 wurden der Behörde ebenfalls innerhalb der Einwendungsfrist schriftliche Einwendungen vorgelegt:

- F001 Umweltverband WWF Österreich (idF WWF Österreich) Ottakringer Straße 114-116, 1160 Wien gemeinsam mit ÖKOBÜRO – Allianz der Umweltbewegung, Neustiftgasse 36/3a, 1070 Wien, vertreten durch Mag. Thomas Alge und Mag.^a Hanna Simons vom 27.01.2023;
- F002 Umweltorganisation VIRUS - Verein Projektwerkstatt für Umwelt und Soziales, Wahringerstraße 59, 1090 Wien, vertreten durch Wolfgang Rehm vom 27.01.2023;
- F003 BirdLife Österreich, Museumsplatz 1/10/8, 1070 Wien, vertreten durch Dr. Wilhelm Firbas und Dr. Gábor Wichmann vom 27.01.2023 und
- F004 Koordinationsstelle für Fledermausschutz und -forschung in Österreich (KFFÖ), Fritz-Störk-Straße 13, 4060 Leonding, vertreten durch Mag. Guido Reiter vom 27.01.2023.

Diese fristgerecht eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen wurden gemäß § 45 Abs 3 AVG unmittelbar nach Einlangen laufend per E-Mail der Koordination zur Weiterleitung an die von der Behörde beauftragten Sachverständigen zwecks fachlicher Bearbeitung in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen und der Projektleitung übermittelt.

Mit Schreiben der Behörde vom 7. März 2023, GZ 2022-0.904.623, wurde der Projektwerberin das Ergebnis der Auflage, die eingelangten Einwendungen, zur Stellungnahme binnen sechs Wochen übermittelt. Die Frist wurde auf Antrag der Projektwerberin 2. Mai 2023 erstreckt. Mit Schreiben der ÖBB-Infrastruktur AG vom 2. Mai 2023 nahm diese zu den eingelangten Einwendungen Stellung.

Die Ausführungen zur Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen durch die Behörde finden sich unter Punkt VI. der gegenständlichen Bescheidbegründung.

I.11. Auflage der Zusammenfassenden Bewertung

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

Seitens der Sachverständigen des Fachbereichs Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inklusive Biologische Vielfalt und Naturschutz) wurden noch weitere Erhebungen durchgeführt. Das Ergebnis der Erhebungen, „Ergänzend durchgeführte Erhebungen seitens des Fachbereiches Ökologie“ vom 15. August 2023 wurde von der UVP-Koordination mit der Übermittlung der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vorgelegt.

Am 16. Oktober 2023 wurde der Behörde von der Koordination die nunmehr fertiggestellte und von allen Sachverständigen unterfertigte Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023 gemäß § 24d UVP-G 2000, inklusive des Forsttechnischen Gutachtens vom 8. Oktober 2023, übermittelt.

Diese baut auf den im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung und im Verfahren erstellten oder vorgelegten oder sonstigen zum selben Vorhaben oder zum Standort der Behörde vorliegenden Gutachten und Unterlagen sowie den eingelangten Stellungnahmen und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 auf.

Mit weiterem Edikt vom 17. Oktober 2023, GZ 2023-0.212.885, wurde die öffentliche Auflage der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sowie weiterer Unterlagen im Zeitraum vom Freitag, den 25. Oktober 2023 bis einschließlich Mittwoch, den 29. November 2023 bei der UVP-Behörde und bei den Standortgemeinden, der Marktgemeinde Jedenspeigen, der Marktgemeinde Bernhardsthal sowie bei den Bezirkshauptmannschaften Gänserndorf und Mistelbach, kundgemacht und somit dem Parteiengehör zugeführt. Gemäß § 24e Abs 2 iVm § 9 Abs 2 UVP-G 2000 ist es zulässig, bei Vorhaben, die sich auf mindestens fünf Standortgemeinden erstrecken, die Genehmigungsunterlagen bei der UVP-Behörde, in der Bezirksverwaltungsbehörde und in einer von der UVP-Behörde zu bestimmenden Standortgemeinde für jeden vom Vorhaben berührten Bezirk aufzulegen. Von dieser Bestimmung hat die UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 Gebrauch gemacht.

Die Veröffentlichung der beiden vorgenannten Edikte erfolgte jeweils im redaktionellen Teil in zwei im Bundesland Niederösterreich weit verbreiteten Tageszeitungen, Niederösterreich Ausgabe der Kronen Zeitung und des Kuriers sowie durch Anschlag an den Amtstafeln der Gemeindeämter der oben angeführten Standortgemeinden und Behörden sowie im Internet auf der Website der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 unter <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/verfahren.html> (Reiter Nordbahn, Nordabschnitt) kundgemacht.

Die Stellen nach § 24a Abs 3 bis 5 UVP-G 2000, die Behörden gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000, die Umweltschutzbehörde, die Standortgemeinden und die sonstigen Formalparteien und Amtsstellen wurden über die Kundmachung der Antragsunterlagen informiert.

Nach Beginn dieser öffentlichen Auflage bis zur mündlichen Verhandlung bzw. im Zuge dieser sind noch folgende schriftliche Stellungnahmen bei der Behörde eingelangt:

- Bundesminister für Arbeit und Wirtschaft, Verkehrs-Arbeitsinspektorat (Schienenbahnen) vom 03.11.2023 (Beilage /05. zur Verhandlungsschrift);
- Marktgemeinde Angern an der March vom 08.11.2023 (Beilage /06.);
- Niederösterreichische Landesumweltanwaltschaft vom 08.11.2023 (Beilage /07.);
- Rüdiger Wischenbart vom 13.11.2023 (Beilage /08.);
- Stadtgemeinde Gänserndorf vom 14.11.2023 (Beilage /09) und
- Otto Krönigsberger vom 17.11.2023 (Beilage /10.).

Diese Schriftstücke wurden in die, einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides bildende, Verhandlungsschrift als Beilagen aufgenommen. Da auf diese bei der Erstellung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen nicht mehr eingegangen werden konnte, wurden sie den Sachverständigen für eine allfällige fachliche Behandlung bzw. der ÖBB-Infrastruktur AG zur Stellungnahme vorab per E-Mail bei Einlangen übergeben und im Zuge der Verhandlung vom Verhandlungsleiter zusammengefasst vorgetragen.

I.12. Öffentliche mündliche Verhandlung

Unter einem erfolgte mit dem oben genannten Edikt vom 17. Oktober 2023 die Kundmachung der Anberaumung der öffentlichen mündlichen Verhandlung für 27. bis 29. November (29. November als Reservetag) in der Bernsteinhalle, Paul Ferstel-Straße 3, 2263 Dürnkrot. Auf die Abhaltung einer (fakultativen) öffentlichen Erörterung gemäß § 44c AVG wurde verzichtet.

Um einen ordnungsgemäßen Ablauf der mündlichen Verhandlung gewährleisten zu können, wurde im oben genannten Edikt auch kundgemacht, dass eine Einteilung in Fachbereiche vorgesehen ist und an den jeweiligen Verhandlungstagen vor Ort eine Rednerliste aufliegen wird, in die sich Beteiligte, die eine Wortmeldung abgeben wollen, bereits vor Verhandlungsbeginn eintragen können.

Weiters wurde darauf hingewiesen, dass allfällige, im Zuge des Verhandlungsverlaufs erforderlich werdende Änderungen des Zeitplans von der Verhandlungsleitung in der öffentlichen Erörterung und mündlichen Verhandlung bekannt gegeben werden. Der Mittwoch, 29. November 2023, konnte mangels Behandlung weiterer Fragen entfallen, da die Verhandlung bereits am 2. Verhandlungstag, Dienstag 28. November 2023, geschlossen wurde.

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

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

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

Nach jeweiligem Abschluss der inhaltlichen Behandlung eines Fachbereichs in der Verhandlung wurde aufgrund vorliegender Entscheidungsreife das Ermittlungsverfahren gemäß § 39 Abs 3 AVG iVm § 16 Abs 3 UVP-G 2000 im Hinblick auf diesen Fachbereich für geschlossen erklärt mit der Wirkung, dass neue Tatsachen und Beweismittel für diese Teilbereiche nicht mehr vorgebracht werden können. Während der Verhandlung wurde schlussendlich das Ermittlungsverfahren für alle Fachbereiche für geschlossen erklärt. Den dem entgegenstehenden im bisherigen Verfahren und in der mündlichen Verhandlung vorgebrachten Anträgen wurde demnach nicht stattgegeben.

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

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

I.13. Auflage der Verhandlungsschrift

Nach Ende der Verhandlung wurde die Verhandlungsschrift (Niederschrift zur mündlichen Verhandlung vom 27. und 28. November 2023) am 5. Dezember 2023, GZ. 2023-0.749.912, von der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 fertiggestellt und elektronisch signiert.

Die Verhandlungsschrift samt Beilagen wurde sodann bei der ho. Behörde und den Gemeindeämtern der Standortgemeinden über mindestens drei Wochen während der Amtsstunden zur öffentlichen Einsicht aufgelegt und gemäß § 44e Abs 3 AVG auf der Homepage des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie unter <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/verfahren.html> (Reiter Nordbahn, Nordabschnitt) bis zum Verfahrensende bereitgestellt.

Die öffentliche Auflage der Verhandlungsschrift wurde den Personen, die eine Ausfertigung verlangt hatten, mitgeteilt. Vom Versand von Ausdrucken wurde aus Nachhaltigkeitsgründen abgesehen. Gemäß § 44e Abs 3 AVG konnten sich jedoch die Beteiligten von der Verhandlungsschrift Abschriften selbst anfertigen oder auf ihre Kosten Kopien oder Ausdrücke erstellen lassen.

Zur Verhandlungsschrift vom 5. Dezember 2023 langte in der Folge keine Stellungnahme ein.

I.14. Ergänzendes Ermittlungsverfahren

Ergänzende Stellungnahmen von Herrn Lukas Pawek (D014) vom 29. November 2023 und 6. Dezember 2023:

Am 27. und 28. November 2023 fand die mündliche Verhandlung in Dürnkrot statt. Der gegebenenfalls für den 29. November 2023 anberaumt Verhandlungstag konnte, mangels offen gebliebener Fragen bzw. Stellungnahmen entfallen.

Eine am 29. November 2023 per E-Mail von Herrn Lukas Pawek verfasste ergänzende Stellungnahme zu seiner Stellungnahme vom 22. Jänner 2023 (D014) wurde der UVP-Koordination mit dem Ersuchen um Weiterleitung und Abgabe einer fachlichen Stellungnahme durch die zuständigen Sachverständigen, Fachbereiche Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb inkl. Straßen und Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter, übermittelt. Inhaltlich betrifft die Stellungnahme den Fahrrad-Übergang nördlich der Drösinger Brücke.

Mit Schreiben vom 30. November 2023 teilte der Sachverständige für Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb inkl. Straßen Folgendes mit:

„Die in der Stellungnahme angeführten Umwege sind aus ho. Sicht nicht nachvollziehbar. In der ‚Gutachterlichen Auseinandersetzung mit den Einwendungen‘ vom 16.10.2023 wurde seitens Fachbereich Straßen folgendes festgehalten:

Im Bereich der neuen Straßenüberführung der L7 wird der Begleitweg r.d.B (östlich der Bahn) unter der Straßenbrücke durchgeführt. Im Bereich der neuen Straßenüberführung bei km 61,957 (Ersatz für die aufzulassende En in km 61,934) werden die betroffenen bestehenden Wirtschaftswege um die Rampen der Straßenüberführung geführt. Ein durchgehender Radverkehr bis Hohenau ist damit wie im Bestand möglich. Die Feldwegunterführung bei km 60,063 wird aufgelassen und durch einen Rohrdurchlass ersetzt.

Die Querung der Bahntrasse ist weiterhin bei der Feldwegunterführung bei km 60,548 möglich. Entsprechend UVE (Einlage N201) erfolgt eine beschilderte Umleitung für die dauerhafte Verlegung des NÖ Landesrundwanderweges.

Die angeführte gutachterliche Stellungnahme auf Seite 125 ist die Stellungnahme des SV für Raumplanung.

Für eine detaillierte Aussage über eventuell auftretende Mehrwege müssten Start- und Zielpunkt für eine Fahrt mit dem Fahrrad von Drösing nach Hohenau bekannt sein.“

Mit Schreiben vom 30. November 2023 teilte die Sachverständige für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter Folgendes mit:

„Die Einwendung von Herrn Pawek ist in Bezug auf die Möglichkeiten der Erreichbarkeit des Ortes Hohenau an der March mit dem Fahrrad in der zusammenfassenden Bewertung auf Seite 125 f erläutert.

Hier kurz zusammengefasst: Die Radwegverbindungen bleiben erhalten und es erfolgt eine dauerhafte Umleitung des NÖ Radweges. Es ergibt sich, wie in der zusammenfassenden Bewertung FB4 dargestellt, eine Verschiebung des Durchlasses, der für Fahrradfahrer nutzbar ist, um knapp 500 Meter.

Die Verschiebung des Durchlasses führt zu keinen direkten Umwegen.

Inwieweit konkrete Umwegfahrten für den Einwender erforderlich sind, ist aus der Stellungnahme nicht ablesbar, weil kein konkreter Start und Endpunkt angegeben ist. Da die Verschiebung der Querung aber nicht im bewohnten Gebiet liegt, ist davon auszugehen, dass die Verschiebung der der Querung der Bahntrasse zu keinem relevanten Umweg führt. Im schlechtesten Fall würde, wie dargestellt, der Umweg (in eine Richtung) 500 Meter betragen können.

Unter einem wurde die ergänzende Stellungnahme auch der Projektwerberin zur Stellungnahme übermittelt. Mit Schreiben vom 30.11.2023 nahm diese dazu Stellung:

„Zur ergänzenden Stellungnahme von Herrn Pawek teilt die Projektwerberin mit, dass die von Herrn Pawek nunmehr angesprochenen Themen bereits Inhalt seiner Einwendungen vom 22.1.2023 waren. Die damit angesprochenen UV-Gutachter haben sich in der fachlichen Auseinandersetzung mit diesen Einwendungen auf nahezu 10 Seiten (S 120 bis 130) umfassend geäußert und diese fachlich entkräftet. Ein weiteres inhaltliches Eingehen auf diese Einwendungen ist nach Ansicht der Projektwerberin nicht erforderlich, angesichts des Verfahrensstadiums aber auch formal nicht angezeigt.“

Das Ergebnis der ergänzenden Ermittlungen wurde Herrn Pawek mit Schreiben der ho. Behörde vom 5. Dezember 2023, GZ 2023-0.862.765, übermittelt. Ferner wurde auch auf die Aussagen der Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023 verwiesen.

Eine ergänzende Stellungnahme von Herrn Pawek vom 6. Dezember 2023 wurde mit Schreiben der Behörde vom 14. Dezember 2023 beantwortet.

Dazu wurde vom Sachverständige für Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb inkl. Straßen Folgendes angemerkt:

*„Grundsätzlich wird angemerkt, dass für die neue Straßenüberführung der L7 **kein Fahrverbot für Radfahrer vorgesehen ist** und diese auch von Radfahrern benutzt werden kann. Bei einem prognostizierten DTV von 700 KFZ in 24 Stunden gegenüber den Bestandsdaten von 600 KFZ / 24h auf der L7 ergibt sich für die Verkehrssicherheit der Radfahrer keine relevante Verschlechterung.*

Die in der ergänzenden Stellungnahme angeführten Mehrweglängen sind überschlagsmäßig richtig dargestellt, betreffen aber aus ho. Sicht Verbindungen für den Freizeit- und Erholungsverkehr welche aus straßenverkehrstechnischer Sicht nicht relevant sind.

Weiters wird darauf hingewiesen, dass auch westlich der Bahn über bestehende Wirtschaftswege die Erreichbarkeiten in der Relation Drösing – Ringelsdorf vorhanden sind. Dabei ist die Querung der Bahntrasse von östlich der Bahn nach westlich der Bahn für Fußgänger und Radfahrer (im Schiebebetrieb) beim neuen Personendurchgang im Bf Drösing bei km 58,498 möglich.“

Von Seiten der Sachverständigen für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter wurden dazu folgende Aussage getroffen:

„Die bisher ausgeführten Stellungnahmen bleiben aufrecht, ergänzend dazu wird ausgeführt:

Wie der Sachverständige für Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen ausführt, ist der kürzeste Weg nach Ringelsdorf auf der L7 auch für den Radverkehr möglich.

Beim Erholungsverkehr suchen sich die Radfahrer den für sie am angenehmsten zu befahrenden Weg nach der aktuellen Verkehrslage aus. Der hier beschriebene und in Fotos belegte Weg ist teilweise unbefestigt und geschottert und somit in der Befahrbarkeit den vom SV beschriebenen landwirtschaftlichen Wegen gleichzustellen (siehe Abb. 5 Stellungnahme Nr. 2 Radwegunterführung, Pawek). Demzufolge sind auch andere Wege denkbar und werden auch befahren werden.

Ein spezielles Ziel, das von öffentlichem Interesse wäre, ist auf dem beschriebenen Weg nicht vorhanden. Das angesprochene „Schloss Niederabsdorf“ ist öffentlich nicht zugänglich und wird landwirtschaftlich genutzt.

Ein für die Öffentlichkeit wirksamer relevanter Umweg insbesondere für Erholungsnutzungen durch eine geänderte Radverkehrsführung ist aus sachverständiger Sicht nicht gegeben.“

Von Seiten der Projektwerberin wurde dazu folgendes ausgeführt:

„In Bezug auf die übermittelte Konkretisierung der Eingabe durch Herrn Lukas Pawek teilt die Projektwerberin mit, dass auch der nunmehr von Herrn Pawek (nochmals) im Detail angesprochene Punkt bereits Gegenstand der fachlichen Auseinandersetzung der UV-Gutachter mit den Einwendungen gewesen ist (vgl. dazu das zitierte Dokument auf Seite 124 ff).

Somit ergibt sich aus Sicht der Projektwerberin mit der neuerlichen Eingabe von Herrn Pawek keine Änderung der fachlichen (oder rechtlichen) Beurteilung.“

Ergänzende Stellungnahmen der Grünen Gänserndorf, vertreten durch Bezirkssprecherin Frau Beate Kainz vom 9. Jänner 2024:

Mit E-Mail vom 9. Jänner 2024 brachten die Grünen Gänserndorf, vertreten durch Bezirkssprecherin Frau Beate Kainz, eine ergänzende Stellungnahme betreffend einen Durchgang für Fahrradfahrer und Fußgänger nördlich von Drösing ein. Diese wurde von der Behörde an die UVP-Koordination und den zuständigen Fachbereich sowie an Projektwerberin zur Stellungnahme übermittelt. Seitens des Sachverständigen für Eisenbahntechnik, Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb inkl. Straßen erfolgte dazu eine Aussage:

„Grundsätzlich ist jede öffentliche Straße - ausgenommen Autobahnen und Schnellstraßen - für Radfahrer benutzbar.

Im gegenständlichen Fall weist die L7 im Bestand einen DTV von 600 KFZ/Tag und in der Prognose 700 KFZ/Tag auf was eine sehr geringe Verkehrsfrequenz darstellt.

Die Fahrbahnbreite beträgt 6,50 m, zwischen den Leitschienen sind 7,00 m Breite angegeben. Die Breite der verlegten L7 ist daher keineswegs eng berechnet.

Wie bereits in meiner Stellungnahme vom 12.12.2023 zur Stellungnahme von Lukas Pawek angeführt ergibt sich auf Grund der geringen Verkehrsbelastung und dem Ausbauquerschnitt der Überführung der L7 keine relevante Verschlechterung der Verkehrssicherheit für Radfahrer.

Außerdem bestehen ja noch die Querungsmöglichkeiten beim Personendurchgang Bf Drösing (Fahrrad im Schiebetrieb) bei km 58,492 und bei der Feldwegunterführung bei km 60,548.

Da es hier in erster Linie um Freizeitverkehr handelt sind etwaige Mehrweglängen aus verkehrstechnischer Sicht nicht relevant.

Laut Angaben in der UVE werden dauerhaft verlegte Wanderwege und Radrouten entsprechend neu beschildert.“

Anzumerken ist hier, dass diese Thematik bereits in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023 (vgl. dazu oben zu Hr. Pawek) und in der mündlichen Verhandlung behandelt wurde.

Ergänzende Stellungnahmen der Projektwerberin, ÖBB-Infrastruktur AG, vom 16. Mai 2024:

Mit Schreiben vom 16. Mai 2024 nahm die Projektwerberin Stellung zu Ausgleichsmaßnahmen und legte Unterlagen vor. Die Maßnahmenplanung für das naturschutzrechtliche Einreichoperat habe ergeben, dass eine in der UVE vorgesehene Aufforstungsmaßnahme in Ollersdorf auf Grund der Bodenbeschaffenheit nicht für eine Aufforstung geeignet sei.

Gemäß einer Auflage im UVP-Verfahren (Ann. der Behörde: Maßnahme 182. FW 05 des Maßnahmenkatalogs, Beilage 14 der Verhandlungsschrift) seien Aufforstungen in den Standortgemeinden umzusetzen. Für die betroffene Aufforstung biete sich eine Fläche an, die im Vorhabensbereich „Modernisierung der Nordbahn, Südabschnitt“, konkret in der KG Gänserndorf, und damit nicht in einer Standortgemeinde, sondern in einer der Standortgemeinde benachbarten Gemeinde des Vorhabens „Modernisierung der Nordbahn, Nordabschnitt“ liege.

Die ÖBB-Infrastruktur AG ersuchte die Behörde um Beurteilung dieser Maßnahmenänderung. Mit Schreiben der ho. Behörde vom 17. Mai 2024 wurde der Sachverständige für Forstwesen ersucht eine Stellungnahme zum Schreiben der Projektwerberin abzugeben und ob eine entsprechende Abänderung des Auflagenvorschlages fachlich möglich ist.

Mit Schreiben vom 24. Mai 2024 teilte der Sachverständige Folgendes mit:

„In der Stellungnahme der ÖBB vom April 2024 ‚Änderung der Maßnahmenplanung Umverteilung von Aufforstungsflächen‘ wird ausgeführt, dass eine in der Gemeinde Ollersdorf vorgesehene Ausgleichsfläche im Ausmaß von 2,23 ha nicht wie im Projekt ‚Nordbahn Nordabschnitt‘ dargestellt als Ersatzaufforstungsfläche, sondern aufgrund der dort herrschenden trockenen Standortbedingungen als Trockenwiese begründet wird.

Anstelle dieser Fläche sollen 2 Flächen in der im Südabschnitt der Nordbahn gelegenen Gemeinde Gänserndorf im Ausmaß von insgesamt 2,34 ha als Ersatzaufforstung herangezogen werden. Diese 2 Flächen liegen näher zum Vorhaben, als die im Projekt ausgewiesene Fläche in der Gemeinde Ollersdorf. Da die Gemeinde Gänserndorf keine Standortgemeinde darstellt, sondern eine benachbarte Gemeinde, beantragt die Projektwerberin eine Ergänzung des Auflagenvorschlages 182 (FW05) dahingehend, dass Ersatzaufforstungen generell nicht nur in Standortgemeinden, sondern auch in Nachbargemeinden durchgeführt werden können.

Die Maßnahme 182 (FW05) soll aus fachlicher Sicht sicherstellen, dass Ersatzaufforstungen im unterbewaldeten östlichen Weinviertel durchgeführt werden. Dies trifft auch auf die österreichischen Nachbargemeinden zu. Der in der Stellungnahme der ÖBB Infrastruktur AG vom 16. Mai 2024 vorgeschlagenen Ergänzung ‚und diesen benachbarten Gemeinden‘ des Auflagenvorschlages kann grundsätzlich zugestimmt werden, es wird jedoch zur Klarstellung, dass damit keine Nachbargemeinden in der Slowakei oder Tschechien gemeint sind (diese weisen nämlich

zum Teil höhere Waldausstattungen auf), empfohlen, die Auflage wie folgt zu ergänzen: [...] , sind die Aufforstungen möglichst im Nahbereich der Rodungsflächen, jedenfalls aber in den Standortgemeinden **und diesen benachbarten österreichischen Gemeinden** auf Nichtwaldböden durchzuführen. [...].“

Stellungnahme von Robert Kohl, Dürnkrot, vom 7. August 2024:

Mit E-Mail vom 7. August 2024 wollte Herr Dr. Kohl betreffend die Auflassung der bestehenden Eisenbahnkreuzung auf der Hauptstraße Dürnkrot und dem damit verbundenen Neubau der Überführung auf hier „mit öffentlichen Geldern nicht notwendige Bodenversiegelung“ aufmerksam machen. Dazu legte er eine Fotodokumentation bei.

Das Schreiben samt Beilage wurde der Projektwerberin zur Stellungnahme übermittelt. Mit Schreiben vom 22. August 2024 teilte die Projektwerberin Folgendes mit:

„Die Modernisierung der Nordbahn ist ein wichtiger Meilenstein für ein attraktiveres Bahnfahren in Österreich und darüber hinaus. Auf einer Länge von 66 Kilometern erneuern wir insgesamt 17 Haltestellen und Bahnhöfe und machen sie barrierefrei erreichbar. Wir investieren in die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, indem wir Eisenbahnkreuzungen auflassen. Viele davon ersetzen wir durch Unter- oder Überführungen. Für unsere Anrainerinnen und Anrainer fällt die Wartezeit an den geschlossenen Schranken weg. Wir bauen den Lärmschutz aus und behalten mit ökologischen Ausgleichsflächen auch das Gleichgewicht der Natur im Auge. Dabei orientieren wir uns an vier wesentlichen Punkten: dem gesetzlichen Rahmen, der technischen Machbarkeit, der Umweltverträglichkeit und an der Wirtschaftlichkeit. In diesem Spannungsfeld suchen wir nach optimalen Lösungen.

Die bestehende Eisenbahnkreuzung mit der B40 beim Bahnhof Dürnkrot, muss auf Grund der Geschwindigkeitsanhebung an der Bahn auf V=200km/h aufgelassen werden und wird durch eine Überführung ersetzt. Zur Ermittlung eines geeigneten Standortes für eine neue Querung wurde eine Variantenuntersuchung mit 9 Varianten durchgeführt. Die Variantenuntersuchung wurde in mehreren Dialogrunden den Vertretern der Gemeinde Dürnkrot vorgestellt und diskutiert. Eine Kurzbeschreibung zur Variantenuntersuchung ist in den Einreichunterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung im ggst. Verfahren in der Einlage ON N104 einschl. Projektbegründung und Alternativen ersichtlich.

In der Variantenuntersuchung wurden auch die im Schreiben von Hr. Kohl angeführten Freiräume und Grundstücke berücksichtigt. Alle diese Objekte bzw. Flächen befinden sich im Ortsbereich. Eine Herstellung einer Querung in diesem Bereich ist, auch unter Berücksichtigung der angesprochenen Flächen, auf Grund der beengten Platzverhältnisse nicht möglich, da eine Anbindung des angrenzenden Straßen- und Wegenetzes nicht möglich ist. Darüber hinaus entstehen durch die Baufeldfreimachung (diverse Objektabträge) zusätzliche Kostenaufwendungen, die die Wirtschaftlichkeit dieser Variante in Frage stellen.

Die geplante Verkehrsführung wurde im Vorfeld auch den betroffenen Grundeigentümern vorgestellt und wird aktuell im Zuge des UVP-Verfahrens auf ihre Umweltverträglichkeit geprüft.“

Die Antwort der ÖBB-Infrastruktur AG wurde Herrn Kohl mit Schreiben der Behörde vom 27. August 2024, GZ 2024-0.588.228, übermittelt wurde.

Anzumerken ist hier, dass sich Herr Kohl nicht am vorangegangenen UVP-Verfahren beteiligt hat und somit die Stellungnahme vom 7. August 2024 verfristet ist.

Eine Auseinandersetzung mit den ergänzenden Stellungnahmen erfolgt unter Punkt VI. der Bescheidbegründung.

II. Rechtliche Erwägungen zum Verfahrensgang

II.1. Zuständigkeit

Die gegenständliche Eisenbahnstrecke „Wien - Staatsgrenze nächst Bernhardsthal“ wurde mit Verordnung der Bundesregierung über die Erklärung von Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken vom 4. Februar 1994, BGBl. II Nr. 83/1994 (3. Hochleistungsstreckenverordnung) zur Hochleistungsstrecke erklärt. Mit der Erklärung zur Hochleistungsstrecke wird die Anwendbarkeit des HIG auf die betreffende Eisenbahnstrecke bewirkt (Zeleny, Eisenbahnplanungs- und -baurecht, 1994, 115). Die Verordnung zur Erklärung der Hochleistungsstrecke bildet mithin lediglich die Rechtsgrundlage für weitere, auf das HIG gestützte und auf Hochleistungsstrecken im Sinne des Hochleistungsstreckengesetzes bezogene Rechtsakte (VfGH 5.12.1995, B274/95; B286/95).

Die gegenständliche Hochleistungsstrecke ist zudem Teil des ERMTS Korridors E, Dresden-Prag-Wien-Budapest-Constanta sowie der prioritären Projekte „PP 22 Athen-Sofia-Budapest-Wien-Prag-Dresden-Nürnberg“ und PP 23 „Danzig-Warschau-Brünn-Bratislava-Wien“ und der Rail-Freight-Korridore 5 und 7 sowie des TEN-Kernnetzes. Es handelt sich somit bei der gegenständlichen Eisenbahnstrecke um eine Hochleistungsstrecke, welche unzweifelhaft eine Fernverkehrsstrecke darstellt. Vorhaben an Hochleistungsstrecken fallen bei Vorliegen der UVP-Pflicht gemäß § 23b UVP-G 2000 unter den 3. Abschnitt des UVP-G 2000.

Gemäß § 23b Abs 2 Z 1 UVP-G 2000 ist für Vorhaben von Hochleistungsstrecken, die nicht bloß in Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen bestehen, sondern eine Änderung von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken durch Änderung der Trasse oder Zulegung eines Gleises, jeweils auf einer durchgehenden Länge von weniger als 10 km beinhalten, eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren nach dem 3. Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) durchzuführen. Dieser regelt die Umweltverträglichkeitsprüfung für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken.

Wie bereits oben unter Punkt 1.2. des Verfahrensgangs angemerkt, wurde im UVP-Feststellungsbescheid vom 28. Jänner 2020 für das gegenständliche Vorhaben festgestellt, dass im Abschnitt Wien Süßenbrunn - Staatsgrenze nächst Bernhardsthal Fbf.; km 11,900 bis km 78,000 für den Vorhabensabschnitt „Nord; km 32,954 bzw. km 39,010 bis km 77,993“ eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt UVP-G 2000 durchzuführen ist und der Tatbestand des § 23b Abs 2 Z 1 UVP-G 2000 verwirklicht ist.

Begründet wurde dies damit, dass die beiden Vorhabensabschnitte der Modernisierung der Nordbahn als ein (Gesamt-)Vorhaben im Sinne des § 2 Abs 2 UVP-G-2000 zu beurteilen sind. Die Umweltverträglichkeitsprüfung für den südlichen Vorhabensabschnitt ist nach den Bestimmungen des § 23b Abs 2 Z 1 UVP-G 2000 durchzuführen. In der Zusammenschau ist dieser Tatbestand daher auch für den nördlichen Abschnitt verwirklicht.

Die UVP-Pflicht für das Modernisierungsvorhaben im Südabschnitt gründet sich unter anderem auch die Adaptierung des Gleisbogens zwischen ca. km 31,900 und ca. km 32,500. Es war somit von der Änderung von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken durch Änderung der Trasse auf einer durchgehenden Länge von weniger als 10 km im Sinne der zitierten Bestimmungen des UVP G 2000 auszugehen und das gegenständliche Vorhaben antragsgemäß einer UVP im vereinfachten Verfahren nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 zu unterziehen.

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

Aufgrund der Bestimmung des § 24 Abs 1 UVP-G 2000 hat die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie für das gegenständliche Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren hinsichtlich aller vom Bund zu vollziehender, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden fallen, durchzuführen.

Gegenstand des Verfahrens ist somit die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens unter Anwendung der materiellen Genehmigungsbestimmungen des § 3 Abs 2 HIG (Trassengenehmigung) sowie unter Anwendung der §§ 31 ff des EisbG (eisenbahnrechtliche Baugenehmigung), der wasserrechtlichen Genehmigungsbestimmungen, insbesondere der §§ 10, 32 Abs 2 und 40 WRG (wasserrechtliche Bewilligung), der forstrechtlichen Genehmigungsbestimmungen, insbesondere der §§ 17 ff ForstG 1975 (forstrechtliche Rodungsbewilligung) und der Bestimmungen gemäß § 5 Denkmalschutzgesetz (denkmalschutzrechtliche Bewilligung) sowie gemäß § 30 Rohrleitungsgesetz (rohrleitungsrechtliche Genehmigung). Zusätzlich müssen die Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs 1 UVP-G 2000 erfüllt sein.

Gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000 hat die Landesregierung ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen, in dem sie alle vom Land zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsbestimmungen, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde fallen, anzuwenden hat.

Festzuhalten ist, dass insbesondere das naturschutzrechtliche Verfahren nicht Gegenstand des Umweltverträglichkeitsprüfungs- und des teilkonzentrierten Verfahren bei der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist, sondern dieses gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000 von den, nach den anzuwendenden Materiengesetzen des Landes Niederösterreich, zuständigen Behörde (Landesregierung) durchzuführen sind.

Gemäß § 24f Abs 7 UVP-G 2000 hat die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die Genehmigungsverfahren mit der nach § 24 Abs 3 zuständigen Behörden zu koordinieren (siehe Punkt 1.4. der Begründung).

II.2. Beiziehung von Sachverständigen

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

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

Gemäß § 53 Abs 1 AVG sind nichtamtliche Sachverständige ausgeschlossen, wenn einer der Gründe des § 7 Abs. 1 Z 1, 2 und 4 AVG zutrifft; außerdem können sie von einer Partei abgelehnt werden, wenn diese Umstände glaubhaft machen, die die Unbefangenheit oder Fachkunde des Sachverständigen in Zweifel stellen.

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

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

Von der ho. Behörde wurde gemäß § 53 iVm § 7 AVG im Sinne der Rechtsprechung des VwGH (vgl. z.B. VwGH 12.5.1992, 91/08/0139) bereits vor der Bestellung jedes Sachverständigen geprüft, ob Befangenheitsgründe bzw. Ausschließungsgründe vorliegen, wobei insbesondere der Schwerpunkt auf sonstige Gründe, die die Unbefangenheit des Sachverständigen in Zweifel ziehen, gelegt wurde.

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

Gemäß der Koordinierungsverpflichtung gemäß § 24f Abs 7 UVP-G 2000 der ho. Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 mit der Behörde gemäß § 24 Abs 3 leg cit wurde auf die Kontinuität der Sachverständigen im gesamten Verfahren hingewirkt.

II.3. Überprüfung der Antrags- bzw. Projektunterlagen

Gemäß § 24a UVP-G 2000 waren nach Einbringung des Genehmigungsantrags einschließlich der für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen und der Umweltverträglichkeitserklärung durch die Projektwerberin bei der Behörde gemäß § 24 Abs 1 leg cit jene auf ihre

Vollständigkeit, Mängelfreiheit und deren Eignung zur öffentlichen Auflage zu prüfen und war gegebenenfalls gemäß § 24a Abs 2 UVP-G 2000 iVm § 13 Abs 3 AVG die Ergänzung des Genehmigungsantrages oder der Umweltverträglichkeitserklärung aufzutragen.

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

Die gegenständlichen Unterlagen wurden gemäß den oben angeführten Bestimmungen von den behördlich bestellten Sachverständigen dahingehend geprüft, ob sie vollständig, mängelfrei und für die öffentliche Auflage geeignet sind, d.h. der Informationsgehalt ausreichend ist für eine sachgerechte inhaltliche Prüfung der Projektunterlagen durch die Öffentlichkeit bzw. - im Hinblick auf die Wahrung ihrer Rechte - der Bürger und Bürgerinnen sowie auch für die Beurteilung durch die Sachverständigen selbst. Es konnte festgestellt werden, dass die Unterlagen diese Voraussetzungen erfüllen, ungeachtet allfällig für die Erstellung der Zusammenfassenden Bewertung notwendig werdender ergänzender Auskünfte gemäß § 24c Abs 6 UVP-G 2000.

Dazu wird auch auf Punkt I.4. der Begründung verwiesen.

II.4. Anwendung der Großverfahrensregelungen gemäß § 44a ff AVG

Wie schon in Punkt I.9. der Begründung ausgeführt, wurde das gegenständliche Verwaltungsverfahren von der Behörde als Großverfahren im Sinne der §§ 44a ff. AVG eingeleitet.

§ 44a Abs 1 AVG sieht als Voraussetzung für die Anwendung der Großverfahrensbestimmungen vor, dass an der Verwaltungssache voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind. Nach dem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 11. Oktober 2007, 2006/04/0250, bedeutet die Wortfolge in § 44a Abs. 1 AVG „voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt“, dass die Behörde eine Prognoseentscheidung zu treffen hat, wobei sich die Rechtmäßigkeit dieser Entscheidung nach den Verhältnissen vor Durchführung des Ermittlungsverfahrens richtet. Nach den Materialien (AB 1167 BlgNR 20. GP, 32; vergleiche dazu auch Hengstschläger/Leeb, AVG (2005) § 44a Rz 4 und Grabenwarter, Großverfahren nach dem AVG, ZfV 2000/1741a, 721ff) muss sich die „getroffene Prognoseentscheidung ... auf konkrete Tatsachen oder Erfahrungssätze stützen“.

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

Erfahrungsgemäß und unzweifelhaft ist dabei nach den bisherigen von der ho. Behörde geführten UVP-Verfahren zu Fernverkehrsstrecken gemäß § 3 HIG in Verbindung mit dem UVP-G 2000

mit mehr als 100 Beteiligten zu rechnen. Zu verweisen ist diesbezüglich auf das Parteiverzeichnis der Projektunterlagen (ON 105, NB02-UV-0000AL-00-0005 vom 25. April 2022), wobei davon auszugehen ist, dass ein Wohnobjekt in der Regel von mehr als einer Person bewohnt wird. Somit ist auch unter der Berücksichtigung sonstiger allfälliger Immissionseinwirkungen zweifellos von mehr als 100 Beteiligten im gegenständlichen Verwaltungsverfahren auszugehen.

Die Kundmachung des Antrages durch Edikt hat zur Folge, dass Personen ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig - innerhalb der Einwendungsfrist - bei der Behörde schriftlich Einwendung erheben (§ 44b AVG).

Sollten Einwendungen und Gründe erst in einer allfällig nachfolgenden Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht erstmals vorgebracht, so sind diese gemäß § 40 Abs 1 UVP-G 2000 nur zulässig, wenn in der Beschwerde begründet wird, warum sie nicht bereits während der Einwendungsfrist im Verwaltungsverfahren geltend gemacht werden konnten und der Beschwerdeführer oder die Beschwerdeführerin glaubhaft macht, dass ihn oder sie am Unterbleiben der Geltendmachung während der Einwendungsfrist kein Verschulden oder nur ein milderer Grad des Versehens trifft. Wenn dies bei sämtlichen Beschwerdegründen nicht glaubhaft gemacht werden kann, ist die Beschwerde als unzulässig zurückzuweisen, wenn jedoch nur teilweise Gründe betroffen sind, ist die Beschwerde in diesen Punkten nicht zu behandeln.

Nach § 44d Abs 1 AVG kann eine mündliche Verhandlung gemäß § 44a Abs 3 AVG durch Edikt anberaumt werden, wenn der Antrag gemäß § 44a Abs 1 AVG kundgemacht worden ist oder gleichzeitig kundgemacht wird. Im Hinblick auf die große Zahl an Beteiligten wurde das Verfahren nach den Bestimmungen des Großverfahrens fortgesetzt und die mündliche Verhandlung gemäß § 44a Abs 3 AVG ebenfalls durch Edikt kundgemacht.

Gemäß § 44f Abs 1 AVG kann die Behörde Schriftstücke durch Edikt mit der Wirkung zustellen, dass mit Ablauf von zwei Wochen nach dieser Verlautbarung das Schriftstück als zugestellt gilt. Die Behörde macht daher von dieser Bestimmung Gebrauch, um den Bescheid zuzustellen bzw. um die Auflage des abschließenden Bescheids gemäß § 24f Abs 13 UVP-G 2000 und § 3 HIG kundzumachen.

II.5. Zeitplan

Gemäß § 24b Abs 1 UVP-G 2000 hat die Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 gemeinsam mit der Behörde gemäß § 24 Abs 3 leg cit einen Zeitplan für den Ablauf der Verfahren zu erstellen, in dem für die einzelnen Verfahrensschritte unter Berücksichtigung der durch Art, Größe und Standort des Vorhabens notwendigen Erhebungen und Untersuchungen Fristen festgelegt werden. Der Zeitplan ist im Internet zu veröffentlichen. Erhebliche Überschreitungen des Zeitplans sind in den Genehmigungsbescheiden zu begründen. Demgemäß wurde ein Zeitplan am 9. Mai 2023, GZ 2023-0.343.968, auf der Homepage der UVP-Behörde veröffentlicht.

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

II.6. Grenzüberreitende Umweltauswirkungen

Gemäß § 10 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 hat die Behörde, wenn das Vorhaben erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt eines anderen Staates haben könnte oder wenn ein Staat, der von den Auswirkungen des Vorhabens betroffen sein könnte, ein diesbezügliches Ersuchen stellt, diesen Staat so früh wie möglich und sofern für die Berücksichtigung grenzüberschreitender Auswirkungen sinnvoll bereits im Vorverfahren, spätestens jedoch wenn die Öffentlichkeit informiert wird, über das Vorhaben zu benachrichtigen, wobei eine Beschreibung des Vorhabens, verfügbare Informationen über mögliche grenzüberschreitende Auswirkungen und gegebenenfalls das Konzept der Umweltverträglichkeitserklärung beizuschließen sind. Gemäß Abs 1 Z 2 leg cit hat die Behörde den Staat über den Ablauf des UVP-Verfahrens und die Art der möglichen Entscheidung zu informieren und ihm eine angemessene Frist für die Mitteilung einzuräumen, ob er am UVP-Verfahren teilzunehmen wünscht oder nicht.

Das Vorhaben hat voraussichtlich keine unmittelbaren grenzüberschreitenden Einflüsse auf die betreffenden Nachbarstaaten, die Tschechische Republik und die Slowakische Republik. Dennoch wurden die Espoo-Kontaktstellen der beiden Staaten in Anwendung von Artikel 2 Abs 11 des Übereinkommens über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen (Espoo-Konvention), BGBl. III. Nr. 201/1997, idF BGBl. III. Nr. 23/2023, mittels der ho. Espoo-Kontaktstelle, Abt. V/11, Anlagenbezogener Umweltschutz, Umweltbewertung und Luftreinhaltung, kontaktiert und über die Einleitung des UVP-Verfahrens ins Österreich informiert. Beide Staaten haben sich gegen eine Beteiligung im österreichischen UVP-Verfahren ausgesprochen.

Dazu wird auch auf Punkt I.7. der Begründung verwiesen.

III. Erhobene Beweise

Im Zuge des Ermittlungsverfahrens wurde von der UVP-Koordination und den beigezogenen behördlich bestellten Sachverständigen (siehe unter Punkt I.3) die aus zwei Bänden bestehende zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023 bestehend aus den folgenden Fachgebieten erstellt:

- Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen
- Humanmedizin
- Lärm- und Erschütterungsschutz
- Elektrotechnik, Oberleitung, elektromagnetische Felder, Licht, Blendung und Beschattung
- Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Naturschutz)
- Forstwesen und Waldökologie und Jagdwesen und Wildökologie
- Gewässerökologie und Fischerei
- Agrarwesen und Boden
- Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität
- Luft und Klima
- Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft, Stadtbild, Sach- und Kulturgüter

- Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser
- Wasserbautechnik und Oberflächenwässer

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

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

III.1. Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen

Von der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 wurde ein Untersuchungsrahmen („Leitfaden“) erstellt, wobei die konkretisierten Fragestellungen in vier Bereiche gegliedert wurden:

- 1. Alternativen, Varianten, Nullvarianten**
- 2. Auswirkungen Maßnahmen, Kontrollen**
- 3. Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes**
- 4. Fachliche Auseinandersetzung mit vorgelegten Stellungnahmen**

Im **Fragenbereich 1** wurden gemäß § 24c UVP-G 2000 die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens begutachtet. Weiters wurden die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten dargelegt (vgl. S. 26 ff. der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023, Band 1).

Im **Fragenbereich 2** wurden die umweltrelevanten Auswirkungen des Projektes geprüft sowie die Maßnahmen zur Verhinderung von umweltrelevanten Auswirkungen und Kontrollmaßnahmen im Hinblick auf das UVP-G 2000 erarbeitet. Dies erfolgte nach dem Stand der Technik und der Wissenschaften in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 (vgl. S. 73 ff. der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023, Band 1).

Im **Fragenbereich 3** wurden fachliche Aussagen unter sinngemäßer Anwendung der Kriterien des § 24c Abs 5 Z 5 UVP-G 2000 zu den zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne und im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen getroffen (vgl. S. 516 ff. der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023, Band 1).

Im **Fragenbereich 4** erfolgte seitens der behördlich herangezogenen UVP-Sachverständigen eine fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen. Diesbezüglich wird auf Punkt VI. der Begründung verwiesen (vgl. S. 6 ff. der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023, Band 2).

Auf dieser Basis kamen die Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023 abschließend zu folgenden Ergebnissen:

„Das vorliegende Projekt ‚Streckenausbau Nordbahn Abschnitt Nord, Gänserndorf – Staatsgrenze nächst Bernhardsthal Fbf – (Breclav)‘ ist ein Ausbau im Bestand.

Das Vorhaben ist Teil des ERMTS (European Rail Traffic Management System) Korridors E, der von Dresden über Wien nach Konstanza (Rumänien) verläuft, sowie der prioritären Projekte PP22 (Eisenbahnachse Athen – Dresden/Nürnberg) und PP23 (Eisenbahnachse Danzig – Wien). Darüber hinaus hat die Strecke Anteil an den Güterverkehrskorridoren 5 (Baltisch Adriatischer Korridor) und 7 (Orient / Östliches Mittelmeer) des europäischen TEN-Kernnetzes. Das Projekt Nordbahn Nordabschnitt entspricht den Rahmenbedingungen der TEN Leitlinien.

Eine umfangreiche Alternativendarstellung ist nicht erfolgt, da es sich um einen Ausbau im Bestand handelt. Daher sind auch keine großräumigen Alternativen betrachtet worden. Das Bauvorhaben entspricht den Bestimmungen und den Zielen der öffentlichen Verkehrsplanungen (Europäische Leitlinien, Bundes- und Landesverkehrskonzepte). Aus der Sicht der Raumnutzung ist die Bauweise ‚Ausbau im Bestand‘ eine bodenschonende. Die Erreichbarkeit der an der Strecke liegenden Ortschaften bleibt dadurch im Bestand gewährleistet und die Infrastrukturen der Bahnhöfe werden erneuert bzw. ausgebaut.

Im Fachbereich Ökologie sind nach der Einreichung umfangreiche Erhebungen als weiterführende Beurteilungsgrundlage erfolgt und liegen diesen gutachterlichen Aussagen auch zu Grunde.

Die einzelnen Fachbereiche haben ihre Stellungnahmen untenstehend zusammengefasst:

Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen (ST)

Zusammenfassend lässt sich für die Fachgebiete Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen für den Fragenbereich 1-3 feststellen, dass

- eine Strategische Prüfung Verkehr nicht durchgeführt wurde und auch nicht erforderlich war.*
- das gegenständliche Vorhaben Teil des europäischen TEN-Kernnetzes ist und den Rahmenbedingungen der TEN-Leitlinien entspricht.*
- großräumige Alternativen aufgrund des Ausbaues einer Bestandsstrecke nicht untersucht wurden.*
- die Vor- und Nachteile beim Unterbleiben des Vorhabens erläutert wurden.*
- sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin ergeben.*
- die Breite des erforderlichen Geländestreifens des Trassenverlaufs für das Bauvorhaben gemäß den Erfordernissen des HIG dargestellt ist und den gesetzlichen Vorgaben entspricht.*
- die Einhaltung der geltenden betrieblichen und technischen Vorschriften der ÖBB die Verkehrssicherheit von Bahnanlagen in Bau- und Betriebsphase sowie bei der Erhaltung gewährleistet.*
- das vorgesehene Bauvorhaben eine dem Stand der Technik entsprechend gestaltete verkehrssichere Straßenanlagen vorsieht.*

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

Lärm- und Erschütterungsschutz (LA)

Fachgebiet Lärmschutz:

Aus Sicht des Fachbereichs Lärmschutz kann zusammenfassend festgestellt werden, dass im Rahmen der durchgeführten schalltechnischen Beurteilung alle dem Stand der Technik entsprechenden relevanten Gesetze, Verordnungen und Richtlinien (SchIV, Bst-LärmIV, ÖAL 3-1) berücksichtigt und angewendet wurden. Die Auswirkungen der Schallimmissionen aus der Bauphase, dem Schienenverkehrsbetrieb, sowie dem Betrieb der P&R Anlagen, Schalthäuser und des durch das Projekt entstehenden Änderungen im Straßenverkehr, sowie die Wahl von geeigneten Schutzmaßnahmen sind in einer nachvollziehbaren und umfassenden Art und Weise dargestellt. Die Beurteilung der Schienenverkehrslärmimmissionen erfolgt in der gegenständlichen Untersuchung anhand der Grenzwerte gemäß SchIV.

Fachgebiet Erschütterungsschutz:

Aus Sicht des Fachbereichs Erschütterungsschutz kann zusammenfassend festgestellt werden, dass im Rahmen der durchgeführten erschütterungstechnischen Beurteilung alle dem Stand der Technik entsprechenden relevanten Gesetze, Verordnungen und Richtlinien (ÖNORM S 9012, ÖNORM S 9020 und RVE 04.02.04) berücksichtigt und angewendet wurden. Die Auswirkungen der Erschütterungsimmissionen aus der Bauphase und dem Schienenverkehrsbetrieb sind in einer nachvollziehbaren und umfassenden Art und Weise.

Aus Sicht des Fachbereichs Erschütterungsschutz sind keine schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen des Vorhabens auf das Leben und die Gesundheit von Menschen und deren Lebensräume zu erwarten.

Die in Abschnitt M5 zusätzlich definierten Maßnahmen sind zwingend erforderlich, um negative Auswirkungen des Vorhabens zu verhindern oder zu verringern.

Humanmedizin (HU)

Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Humanmedizin feststellen, dass die vorgelegten Unterlagen plausibel sind und die Nullvariante (Unterbleiben des Vorhabens) gegenüber dem Projekt und den Alternativen hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile in den humanmedizinisch relevanten Wirkfaktoren nachvollziehbar geprüft wurde.

Weiters wird festgestellt, dass sich aus den projektierten Maßnahmen unter den angegebenen Bedingungen und Kontrollen keine Bedenken hinsichtlich der Umweltverträglichkeit im Hinblick auf das Schutzgut Mensch ergeben. Zusätzliche Maßnahmen, um schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf das Leben und die Gesundheit der Menschen und deren Lebensräumen zu verhindern oder zu verringern oder günstige Auswirkungen zu vergrößern, werden in M5 vorgeschlagen.

Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht / Blendung / Beschattung (ET)

Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Elektrotechnik (Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung) für den Fragenbereich 1-3 feststellen, dass sich aufgrund der vorgelegten

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

Bauphase

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

Das Untersuchungsgebiet Licht ist in der Bauphase mit den Baustellenbeleuchtungen betroffen. Es werden vom Gutachter entsprechende Kontrollmessungen empfohlen, da die Disposition der Baustelleneinrichtungsflächen noch nicht endgültig festgelegt wurden und damit Beeinflussungen (Blendwirkungen/Aufhellungen) bei den nächsten Anrainern grundsätzlich ausgeschlossen werden.

Betriebsphase

Für das Untersuchungsgebiet elektromagnetische Felder kann festgehalten werden, dass die zulässigen Referenzwerte für das elektrische und magnetische Feld in Bereichen, die der Allgemeinbevölkerung zugänglich sind, eingehalten werden. Die im Fachbeitrag berechneten Maximalwerte liegen deutlich unter den relevanten Referenzwerten für die Allgemeinbevölkerung (ÖVE-Richtlinie R 23-1: 300µT bzw. 10kV/m für f:16,7Hz) für einen zeitlich unbegrenzten Aufenthalt und sind daher aus elektrotechnischer Sicht gering bzw. vernachlässigbar einzuschätzen.

Aus den Ergebnissen der Berechnungen und Untersuchungen zum Themenbereich Elektromagnetische Felder leiten sich Beweissicherungsmaßnahmen ab. Die Maßnahme EMF-BE-01 wurde sowohl im Fachbeitrag und in der UVE dargestellt (an EMF Referenzpunkten der nächsten Wohnobjekte 24h-Messungen der niederfrequenten magnetischen Felder) in:

- 261 Angern an der March, Ollersdorferstraße 33, KG-Nr. 6011, Flächenwidmung: BW, Grundstücks-Nr.: 559 (Nr. EMF-Untersuchung: 802, Streckenabschnitt SA17), Gebäudefassade*
- 2265 Drösing, Dr. Balluch-Straße 17, KG-Nr. 6105, Flächenwidmung: BW, Grundstücks-Nr.: 1930/10 (Nr. EMF-Untersuchung: 1301, Streckenabschnitt SA28), Grundstücksgrenze*
- 2261 Angern an der March, Bahnhof Angern, Bahnsteig vorgesehen.*

Aus fachlicher Sicht werden durch diese fachlich ausreichend getroffene Auswahl der Referenzpunkte (Maßnahme EMF-BE-01) keine zusätzlich ergänzenden Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen (Überprüfungsmessungen) nach Projektumsetzung gefordert.

Aus fachlicher Sicht sind diese (Im Rahmen der Inbetriebsetzungen der elektrischen Bahnstromanlagen erforderlichen) 24 h Mittelwert-Kontrollmessungen mit den Berechnungen im Fachbeitrag „Bericht elektromagnetische Felder“ vergleichend zu bewerten und der Behörde vorzulegen.

Für das Untersuchungsgebiet Licht ergeben sich zur Betriebsphase keine Bemerkungen, da durch die geplanten neuen Beleuchtungsanlagen (Ausführung entsprechend den aktuellen Normen, Richtlinien und Regelwerken der ÖBB) eine Beeinträchtigung (Blendwirkung/Aufhellung) bei den

nächsten Anrainern ausgeschlossen werden kann. Durch die lärmtechnischen Begleitmaßnahmen (Lärmschutzwände) wird eine Blendwirkung durch Lichtkegel der Zuggarnituren bei den Wohnanrainern vermieden und ausgeschlossen.

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

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

Luft und Klima (KL)

Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Luft und Klima für den Fragenbereich 1-3 feststellen, dass für Fachbereich Luft (Immissionen) keinen Grenzwertüberschreitungen (IG-L) zu erwarten sind. Die Zusatzbelastungen bleiben in der Bauphase bei den nächsten Anrainern geringfügig, in der Betriebsphase bleiben die Zusatzbelastungen im irrelevanten Bereich.

Durch zu erwartende Verkehrsverlagerung kommt es in der Betriebsphase eine Einsparung von klimawirksamen CO₂äq Emission in der Höhe von -1.091 t/a.

Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt) (ÖK)

Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Ökologie für den Fragenbereich 1-3 feststellen, dass bei Umsetzung der im Projekt vorgesehenen und der zwingend vorzuschreibenden Maßnahmen, dass bei Umsetzung des Vorhabens für das Schutzgut biologische Vielfalt einschließlich der, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume mit vertretbaren Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume bzw. Biologische Vielfalt zu rechnen ist. Aus fachlicher Sicht entspricht das Vorhaben den Genehmigungsvoraussetzungen.

Gewässerökologie (GW)

Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Gewässerökologie für den Fragenbereich 1-3 feststellen, dass vorbehaltlich der Umsetzung der projektintegralen und zusätzlich erforderlichen Maßnahmen

- Tier- und Pflanzenbestände der Gewässer nicht bleibend geschädigt werden
- der ökologische Zustand der Gewässer nicht verschlechtert wird
- und kein Widerspruch mit dem Sanierungsgebot der Oberflächenwasserkörper besteht.

Forstwesen und Waldökologie, Jagdwesen und Wildökologie (FW)

Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet für den Fragenbereich 1-3 feststellen, dass die Auswirkungen des Vorhabens auf den Wald und seine Wirkungen in der Bauphase als vertretbar und für die Betriebsphase unter Berücksichtigung der Ausgleichsmaßnahmen als geringfügig bewertet werden. Die Auswirkungen des Vorhabens auf Wild und Jagdwirtschaft werden für die Bauphase als vertretbar und für die Betriebsphase als vertretbar bewertet.

Das Vorhaben entspricht aus Sicht des Fachgebietes Forstwesen und Waldökologie, Jagdwesen und Wildökologie (FW) den Genehmigungsvoraussetzungen.

Agrarwesen und Boden (LW)

Die UVE zum geplanten Vorhaben ist nachvollziehbar und plausibel erstellt. Die gewählte Methode entspricht dem Stand der Technik.

Aus Sicht des Fachgebietes ergeben sich aus dem Vorhaben bei Umsetzung aller vorgesehenen Maßnahmen keine Bedenken hinsichtlich der Umweltverträglichkeit im Hinblick auf die Schutzgüter Boden und Fläche.

Geologie und Hydrogeologie (HD)

Zusammenfassend lässt sich für die Fachgebiet Geologie, Grundwasser und Hydrogeologie für den Fragenbereich 1-3 feststellen, dass das geplante Ausbaurvorhaben geologisch betrachtet dem nördlichen Wiener Becken zuzuordnen ist. Das Projekt beginnt im Süden im Bereich des nordöstlichen Ausläufers des Marchfelds und verläuft ab Angern an der March am Rand des Hügellands des Weinviertels sowie in weiterer Folge den Flussläufen der March bzw. Thaya entlang bis zur Staatsgrenze bei Bernhardsthal.

Die geplante Gleistrasse kommt nahezu zur Gänze auf bzw. in künstlichen Anschüttungen der Bestandsstrecke zu liegen. Die Deckschichte, die weitgehend aus feinkörnigen, äolischen Sedimenten (Löss bzw. Lösslehm) aufgebaut wird, bildet den unmittelbaren Oberflächenbereich und tritt weitgehend als durchgehendes Schichtenband auf. Die künstlichen Anschüttungen bzw. die Sedimente der Deckschichte werden über weite Bereiche von quartären Kiesen und Sanden unterlagert. Diese sind im südlichen Projektabschnitt bis zum Weidenbach der "Gänserndorfer Terrasse" sowie im nördlichen Abschnitt zwischen Ringelsdorf und Bernhardsthal der "Gerichtsfeldterrasse bei Hohenau" einzuordnen. Jüngste Talfüllungen entsprechen Bach- und Flussablagerungen der Austufe (Alluvium) und treten im Bereich des Weidenbachs, des Ollersbachs, des Sulzbachs, der Zaya sowie des Hamelbachs sowie in großem Ausmaß im Nahebereich der March auf. Die Basis im Projektareal wird generell aus miozänen Sedimenten des Pannon gebildet. Diese bestehen aus einer intensiven Wechsellagerung von feinkörnigen und grobkörnigeren Sedimenten (miozäne Schluffe und Sande).

In den quartären Kiesen und Sanden, die über weite Bereiche in Oberflächennähe anstehen, liegt ein Porengrundwasserkörper lokaler bis regionaler Bedeutung vor. Für diesen fungieren insbesondere die March bzw. ab Hohenau an der March die Thaya als Vorfluter. Im Streckenabschnitt von Mannersdorf bis Jedenspeigen werden die Grundwasserverhältnisse im trassenrelevanten Bereich merklich durch die Wasserführung in der - z.T. in unmittelbarer Nahelage verlaufenden - March beeinflusst. Die Basis für das Grundwasservorkommen in den quartären Kiesen und Sanden, dessen Mächtigkeit im projektrelevanten Umfeld überwiegend ein Ausmaß im einstelligen Meterbereich annimmt, wird durch das unterlagernde Miozän des nördlichen Wiener Beckens gebildet. Sowohl entlang des Streckenabschnitts zwischen Weikendorf und Angern als auch im Umfeld von Bernhardsthal keilen die grundwasserführenden, quartären Kiese und Sande aus. In diesen Bereichen übernehmen miozäne Sande eine maßgebende Funktion als Grundwasserträger, wobei ebenfalls Grundwassermächtigkeiten im Meterbereich dominieren.

Ein niedriges bis mittleres Grundwasserdruckniveau verläuft abseits der Trassenabschnitte in Dammlage bis in den Bereich von Rabensburg in Oberflächennähe, wobei Abstände des Grundwasserdruckniveaus zur GOK um ca. 1,0 m dominieren. In weiterer Folge nehmen die Flurabstände Werte bis über ca. 10 m zu. Der natürliche Schwankungsrahmen des Grundwasserniveaus kann in Abhängigkeit der Einflüsse der Vorflutgewässer March und Thaya zwischen ca.

1,0 m und ca. 5,5 m angegeben werden. Im Projektgebiet überwiegen Grundwasserströmungen in südöstlicher bis östlicher Richtung zu den maßgebenden Vorflutern March und Thaya hin. Das Grundwasserspiegelgefälle nimmt dabei weitgehend Werte zwischen ca. 1,0 ‰ und ca. 5,0 ‰ an. Lokal treten Spiegelgefälle bis zu ca. 2,5 ‰ auf.

Im Projektumfeld fungieren insbesondere die March und die Thaya als Vorfluter für die Grundwasservorkommen in den quartären Kiesen und Sanden bzw. in den miozänen Sedimenten. Außerdem übernehmen am Projektbeginn der Weidenbach sowie in weiterer Folge der Ollersbach und der Hamelbach eine Vorflutfunktion. Im Falle der durch die Trasse gequerten Fließgewässer Feilbach, Sulzbach und Zaya liegt eine lediglich geringe Kommunikation mit dem Grundwasser vor.

Gemäß den vorliegenden Analyseergebnissen ist im Untersuchungsraum - insbesondere aufgrund der erheblichen Stickstoffgehalte (Nitrat etc.) - von einer hohen qualitativen Vorbelastung des Grundwassers auszugehen.

Im Trassenumfeld existieren zahlreiche Nutzwasserbrunnen, die insbesondere zur Garten- und Feldbewässerung herangezogen werden. Lediglich vereinzelt wurden auch private Trinkwasserversorgungen erhoben. Dabei handelt es sich in einem Fall um eine Einzelwasserversorgung ohne Anschluss an das öffentliche Netz. Im Untersuchungsraum sind in den Bereichen Drösing, Hohenau und Rabensburg kommunale Wasserversorgungsanlagen mit z.T. großflächigen Grundwasserschutzgebieten situiert (Fläche Schutzgebiet Brunnenfeld Drösing I-IV ca. 82 ha). Bis ca. km 40,35 (Querung Ollersbach) kommt die Trasse innerhalb der Abgrenzung des wasserwirtschaftlichen Regionalprogramms für das Marchfeld zu liegen.

Gemäß Auskunft durch die UMWELTBUNDESAMT GmbH bestehen im Projektumfeld zwei Altlasten sowie etliche Altstandorte und Altablagerungen, die jedoch lediglich in einem untergeordneten Ausmaß als Verdachtsflächen ausgewiesen sind. Im Untersuchungsraum existieren zahlreiche Gewinnungsfelder der OMV Austria Exploration & Production GmbH, wobei die Bahntrasse zur Gänze in deren Aufsuchungsgebiet verläuft.

Aus quantitativer Sicht liegt abschnittsweise eine geringe bzw. hohe Sensibilität des hydrogeologischen Umfelds vor. Im Hinblick auf die qualitative Beschaffenheit sind die Grundwasservorkommen durchwegs als hoch sensibel einzustufen.

Im Zuge der erforderlichen Grundwasserhaltungsmaßnahmen, die zur Minimierung der Auswirkungen auf das hydrogeologische Umfeld vielfach im Schutze wasserdichter Baugrubenumschließungen erfolgen, ist innerhalb der maßgebenden Grundwasserleiter nicht mit baubedingten Veränderungen des Wasserstands über den natürlichen Schwankungsrahmen hinaus zu rechnen. Eine nennenswerte Beeinflussung des Grundwasserdruckniveaus in Form von Stau- bzw. Sunkeffekten durch das Einbringen von Spundwänden sowie durch die Ausbildung von DSV-Körpern liegt nicht vor. Eine maßgebende Beeinträchtigung des quantitativen Wasserhaushalts durch die geplanten, temporären Grundwasserentnahmen im Zusammenhang mit tiefreichenden Bodenverbesserungsmaßnahmen (FMI-Verfahren) ist ebenfalls nicht anzunehmen. In quantitativer Hinsicht kann daher während der Bauphase von lediglich geringen Auswirkungen ausgegangen werden.

In qualitativer Hinsicht bleiben allfällige, temporäre Beeinflussungen des Grundwassers in Form von Trübungen bzw. Aufhärtungsprozessen und pH-Wert Erhöhungen auf den engen Abstrombereich der Baumaßnahmen begrenzt. Eine Nutzungseinschränkung von umliegenden Grundwassernutzungen ist dadurch allenfalls in einem untergeordneten Ausmaß zu erwarten. Möglichen erheblichen Beeinträchtigungen der Wasservorkommen durch Baustoffe bzw. Bauhilfsstoffe, durch Baustelleneinrichtungen sowie durch die Verbringung der im Zuge von Wasserhaltungsmaßnahmen anfallenden Wasser wird durch das Setzen von Maßnahmen begegnet. Bei einer möglichen Beeinflussung von Altlasten und Altstandorten durch die geplanten Wasserhaltungsmaßnahmen werden ebenfalls geeignete Maßnahmen getroffen. Unter Berücksichtigung der Wirksamkeit dieser Vorkehrungen können die verbleibenden qualitativen Auswirkungen auf das Grundwasserregime als geringfügig nachteilig angesehen werden.

Durch die temporär in Anspruch genommenen Flächen sind keine Brunnenanlagen direkt betroffen. Bei einer Inanspruchnahme von Altstandorten finden gesonderte Untersuchungen statt. Gesamtheitlich betrachtet können die verbleibenden Auswirkungen auf das Schutzgut Grundwasser in der Bauphase als geringfügig nachteilig beurteilt werden.

In der Betriebsphase kann aufgrund der lediglich kleinräumigen, unter das Grundwasserdruckniveau einbindenden, Bauwerksteile und Gründungselemente sowie der möglichen Umströmung bzw. Unterströmung von Wannenbauwerken in quantitativer Hinsicht von geringfügig nachteiligen Auswirkungen ausgegangen werden. Eine temporäre geringe Anhebung des Grundwasserniveaus infolge der Versickerung der im Bahnbereich anfallenden Oberflächenwasser bleibt auf das unmittelbare Umfeld der Versickerungsanlagen beschränkt.

Im Zusammenhang mit dem Wirkfaktor qualitative Veränderung des Wasserhaushalts sind die Auswirkungen im Regelbetrieb als lediglich geringfügig einzustufen. Nachteilige Auswirkungen auf die Grundwasserqualität durch die Verwendung von Entkrautungsmitteln werden durch den Einsatz moderner Spritzzüge und dem Stand der Technik entsprechender, umweltverträglicher Herbizide weitestgehend vermieden. Aufgrund der geplanten baulichen und organisatorischen Maßnahmen nehmen die möglichen Auswirkungen auf das hydrogeologische Umfeld bei einem außerbetrieblichen Ereignis mit Freisetzung wassergefährdender Stoffe ebenfalls ein geringes Ausmaß an.

Von den angedachten Bauwerken bzw. Baumaßnahmen sind keine Grundwassernutzungen direkt betroffen. Eine mögliche qualitative Beeinflussung des Grundwassers aufgrund der Berührung oder Querung von Altstandorten wird durch bereits vor Baubeginn erforderlichenfalls umzusetzende Sanierungsmaßnahmen hintangehalten. Eine allfällige Beeinträchtigung des hydrogeologischen Umfelds infolge der Querung von Drainageflächen wird durch bauliche Maßnahmen zur Erhaltung deren Funktionsfähigkeit vermieden. Eine Einschränkung der Grundwasserneubildung ist im Projektareal bei den geplanten Entwässerungsmaßnahmen in einem allenfalls untergeordneten Ausmaß zu erwarten. Die verbleibenden Auswirkungen hinsichtlich der Flächenbeanspruchung lassen sich dementsprechend als gering einstufen.

Gesamtheitlich betrachtet können die verbleibenden Auswirkungen auf das Schutzgut Grundwasser auch in der Betriebsphase als geringfügig nachteilig angesehen werden.

Zur Reduktion der Auswirkungen der geplanten Grundwasserhaltungen auf das hydrogeologische Umfeld bzw. zur Vermeidung einer unzulässigen Beeinflussung umliegender Grundwassernutzungen werden weitgehend wasserdichte Baugrubenumschließungen vorgesehen.

Um eine Beeinträchtigung der qualitativen Beschaffenheit des Grundwassers hintanzuhalten, wird die Verwendung wassergefährdender Baustoffe bzw. Bauhilfsstoffe - soweit bautechnisch umsetzbar - minimiert. Bei einem unkontrollierten Austreten von wassergefährdenden Baustoffen bzw. Bauhilfsstoffen werden Sofortmaßnahmen ergriffen.

Die im Zuge von Wasserhaltungsmaßnahmen anfallenden Wässer (mögliche Belastung durch Trübungen bzw. durch erhöhte pH-Werte) werden - vor einer Einleitung in eine natürliche Vorflut bzw. Versickerung - erforderlichenfalls über eine Absetz- bzw. Neutralisationseinrichtung geführt. Baustelleneinrichtungsflächen werden in den Bereichen, in denen wassergefährdende Stoffe bzw. Materialien gelagert oder manipuliert werden, abgedichtet und geregelt entwässert. Eine längsdrainagierende Wirkung von Rohrleitungen und Kanalbauwerken wird durch die Ausbildung dichter Querschotte unterbunden. Spundwände werden nach Baufertigstellung mit Ausnahme gleisnaher Bereiche wieder gezogen. Zur Beherrschung eines außerbetrieblichen Ereignisses (Störfall) mit einer möglichen Freisetzung wassergefährdender Stoffe sind sowohl bauliche als auch organisatorische Maßnahmen vorgesehen. In den von Baumaßnahmen dauerhaft in Anspruch genommenen Bereichen werden vor Baubeginn entsprechende Erkundungen durchgeführt. In Abhängigkeit der Untersuchungsergebnisse werden im Bedarfsfall entsprechende Sanierungsmaßnahmen umgesetzt.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die geotechnisch - geologischen und hydrogeologischen Untersuchungen zur Feststellung der Umweltverträglichkeit des Einreichprojektes nach dem Stand der Technik und des Wissens erfolgten. Die von den Projektanten beschriebenen Auswirkungen des Projektes auf das Grundwasser sowie die baulichen Maßnahmen zur Verminde- rung der negativen Einflüsse auf das Grundwasser während der Bauphase, und des Betriebes sind plausibel und realistisch.

Die Grenzen des Untersuchungsraumes für den Fachbereich Geologie und Hydrogeologie, Grundwasser sind plausibel und nachvollziehbar.

Durch die durchgeführten geotechnisch - geologischen Geländeaufnahmen, ergänzt durch künstliche Aufschlüsse (Bohrungen, Schurfschlitze, Rammsondierungen) wurde der für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens relevante geologische Aufbau des Projektgebietes in seinen wesentlichen Zügen beschrieben. Die lithologischen und technischen Beschreibungen der relevanten geologischen Schichtglieder sind nachvollziehbar. Der geologische Aufbau wurde vom SV anhand der vorgelegten Einreichunterlagen, der ergänzenden weiterführenden Unterlagen, insbesondere aber durch eigene Geländebegehungen an ausgewählten Lokalitäten überprüft. Die vorgelegten Ergebnisse sind stimmig und entsprechen dem Stand der geologischen Wissenschaften. Die vorgelegte UVE basiert auf einer sorgfältigen, nachvollziehbaren repräsentativen Aufnahme der örtlichen hydrogeologischen Gegebenheiten. Aufbauend auf das geologische Modell wurden die hydrogeologischen Gegebenheiten des Projektbereiches durch Brunnenaufnahmen, Pegelmessungen Kernbohrungen, Pegelbeobachtungen, Hydrochemie, etc. erhoben.

Die in der UVE dargelegten quantitativen und qualitativen Auswirkungen auf das Schutzgut Grundwasser/Hydrogeologie sowie den Fachbereich Geologie sind nachvollziehbar und plausibel. Zur Minimierung dieser Auswirkungen werden im sind entsprechende Maßnahmen vorgesehen bzw. werden vom SV ergänzende Auflagenvorschläge formuliert.

Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT)

Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT) für den Fragenbereich 1-3 feststellen, dass

- durch die Errichtung von Entwässerungsanlagen nach dem Stand der Technik, statt der flächigen Versickerung von Niederschlagswässern im Bestand ohne die Möglichkeit des Rückhalts von ausgetretenen wassergefährdenden Stoffen bei Störfällen, die qualitative Situation primär für die Grundwasserkörper in der Folge auch für Oberflächengewässer und die Nutzung der Wasserressourcen verbessert wird, da potentielle, qualitative Belastungen ausgeschaltet oder zumindest wesentlich reduziert werden.
- die Hochwasserabflusssituation durch das Vorhaben nicht verändert wird und kein wirksamer Retentionsraum verloren geht. Nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf allfällige künftige Hochwasserschutzprojekte sind nicht erkennbar.
- Maßnahmen, durch die schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert werden bzw. günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden, projektintegral vorhanden sind bzw. entsprechende Maßnahmen vorgeschlagen wurden.
- beim gegenständlichen Vorhaben aus der Sicht des Fachbereiches (WT) der Stand der Technik eingehalten wurde und
- das vorliegende Vorhaben im Hinblick auf die Schutzgüter des Fachbereiches (WT) den Genehmigungsvoraussetzungen entspricht.

Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität (AW)

Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Abfallwirtschaft für den Fragenbereich 1-3 feststellen, dass die ausgearbeiteten Einreichunterlagen schlüssig und nachvollziehbar sind und dass darin die Umweltverträglichkeitserklärung und die jeweiligen Fachbeiträge mit den erforderlichen Plandarstellungen enthalten sind. Für das Fachgebiet Abfallwirtschaft, Boden und Grundwasserqualität wurde der IST-Zustand auf Grundlage einer für das UVP-Verfahren üblichen orientierenden Erkundung der Untergrundbeschaffenheit dargelegt.

Zusätzlich werden Varianten für alternative Strecken einschließlich der Nullvariante und ihre nachvollziehbaren Ausschließungskriterien beschrieben.

Für das Fachgebiet Abfallwirtschaft; Boden- und Grundwasserqualität zeigen die Untersuchungen, dass nur in einem sehr geringen Ausmaß des gegenständlichen Areals eine Vorbelastung des Untergrundes (oberhalb Deponieklasse ‚Baurestmassen‘) vorhanden ist. Der überwiegende Teil der untersuchten Bereiche weist Material der Deponieklassen ‚Bodenaushub‘, sowie untergeordnet die Deponieklassen ‚Inertabfall‘ bzw. ‚Baurestmassen‘ auf.

Den festgestellten und einstufigsrelevanten Belastungen im Gesamtgehalt stehen nur vereinzelt geringfügig erhöhten Eluatkonzentrationen gegenüber.

Für die Bauphase kann das geplante Bauvorhaben hinsichtlich der Auswirkungen auf die Bestandssituation mit einer ‚leichten Verbesserung der bestehenden Situation‘ bzw mit ‚keine Auswirkungen‘ beurteilt werden. Für die Betriebsphase ergibt sich generell eine Beurteilung mit ‚keine Auswirkungen‘.

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

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

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

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

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

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

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

Bei einer Umsetzung aller im Einreichoperat dargelegten Maßnahmen (Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen) für die Bau- und Betriebsphase und der für das gegenständliche Fachgebiet formulierten zwingenden Maßnahmen entspricht das Bauvorhaben aus fachlicher Sicht den Genehmigungsvoraussetzungen.

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

Die Alternativen zum Projekt sind aufgrund des Ausbaus im Bestandes beschränkt und wurden, ebenso wie die Nullvariante dargestellt und fachlich beurteilt.

Die Auswirkungen des Projektes auf die Schutzgüter Raum, Ortsbild und Landschaftsbild, sowie auf Sach- und Kulturgüter sind dargestellt und fachlich beurteilt. Durch das Projekt kommt es zu einer besseren Erreichbarkeit des Raumes. Dies ist aus fachlicher Sicht positiv zu beurteilen. Das Vorhaben entspricht den in den raumordnungsrechtlichen Vorschriften festgelegten Zielsetzungen.

Auch dass der Ausbau entlang der bestehenden Trasse erfolgt, ist aus dem Fachbereich positiv zu beurteilen, da hier weniger Bodenverbrauch die Folge ist.

In den von den Wirkungen des Projektes negativ betroffenen Bereichen wie Ortsbild, Versiegelung und Denkmalschutz wurden zwingende Maßnahmen vorgesehen.

Zusammenfassend stellen die Sachverständigen der Fachgebiete

Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen, Humanmedizin, Lärm- und Erschütterungsschutz, Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht / Blendung / Beschattung, Luft und Klima, Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Naturschutz), Forstwesen und Waldökologie, Jagdwesen und Wildökologie, Gewässerökologie und Fischerei, Agrarwesen und Boden, Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser, Wasserbautechnik und Oberflächenwässer, Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität, Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft / Stadtbild, Sach- und Kulturgüter fest, dass

- *„aus fachlicher Sicht die Auswirkungen im Projekt möglichst gering gehalten werden und Emissionen von Schadstoffen entsprechend dem Stand der Technik begrenzt werden.*
- *Unter Berücksichtigung der zusätzlich formulierten Maßnahmen im Maßnahmenkatalog, die beinahe allen Fachbereichen in ihrem Bereich für notwendig erachtet wurden, ist aus fachlicher Sicht mit einer Einhaltung der Schutzziele in Betriebs- und Bauphase des Projekts zu rechnen.*
- *Es entstehen daher bei Berücksichtigung der zwingenden Maßnahmen keine Immissionen, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden oder erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen.“*

III.2. Zu den Genehmigungskriterien des HIG

Hinsichtlich des Vorliegens der in § 3 HIG genannten Voraussetzungen, wonach das Projekt den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn entspricht, auf die sonstigen öffentlichen Interessen Bedacht genommen wird und der für die Sicherung des Trassenverlaufs festgelegte Geländestreifen in den Trassengenehmigungsunterlagen entsprechend dargestellt ist, dieser das Ausmaß nicht überschreitet, welches für die Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind, notwendig ist, sowie der für den Bahnkörper festgelegte Geländestreifens die Breite 150 m nicht überschreitet kamen die befassten Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023 (S. 181 ff., Band 1) zu folgenden Ergebnissen:

Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen (ST)

„Das vorliegende Bauvorhaben ‚Streckenausbau Nordbahn‘ im Abschnitt Nord von Gänserndorf bis zur Staatsgrenze nächst Bernhardsthal entspricht im Hinblick auf die Fachbereiche Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen (ST) den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn. Auf sonstige öffentliche Interessen ist Bedacht genommen. [...]“

„Die im Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken erhobene Forderung zur Darstellung des Geländestreifens des Trassenverlaufes unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse ist erfüllt. Die maximale Breite ist in den Planunterlagen ersichtlich und überschreitet die vom oben genannten Gesetz geforderten Randbedingungen nicht. Die Breite des Geländestreifens für den Bahnkörper ist geringer als 150 m und erfüllt aus Sicht der Fachbereiche Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen auch diesbezüglich die gesetzlichen Vorgaben.“

III.3. Zu den Genehmigungskriterien des EisbG einschließlich ASchG

Gemäß § 31 EisbG ist für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen um die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung anzusuchen. Dem Antrag ist gemäß § 31a EisbG ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und bei Hauptbahnen ein, projektrelevante Fachgebiete umfassendes Gutachten beizulegen. Dieses dient dem Beweis, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

Wenn das Bauvorhaben eine Hauptbahn alleine oder über eine Hauptbahn hinausgehend auch eine vernetzte Nebenbahn betrifft, ist nur ein Gutachten beizugeben, das alle projektrelevanten Fachgebiete zu umfassen hat. Werden für die Erstattung dieses Gutachtens mehr als ein Sachverständiger bestellt, hat ein solches Gutachten eine allgemein verständliche Zusammenfassung zu enthalten.

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

Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG als Projektwerberin wurde bereits mit dem Antrag das Gutachten gemäß § 31a EisbG der Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H., Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien, vom 27. April 2022 vorgelegt. Mit Schreiben vom 30. September 2022 (Revision 1) und vom 24. November 2022 (Ergänzung zum § 31a EisbG Gutachten vom 30. September 2022) wurde das Gutachten vom 27. April 2022 angepasst und ergänzt.

Der vorliegende Bauentwurf „Streckenausbau Nordbahn - Abschnitt Nord, Gänserndorf (km 32,954) bis Staatsgrenze nächst Bernhardsthal (km 77,993)“ wurde gemäß § 31a EisbG 1957 idgF aus Sicht der Fachgebiete:

01_Eisenbahnbautechnik

02_Eisenbahnbetrieb

03_Leit- und Sicherungstechnik

04_Energieversorgung 16,7 Hz & 50 Hz

05_Konstruktiver Ingenieurbau

06_Hochbau

07_Schalltechnik

08_Erschütterungen & Sekundärschall

09_Wasserbautechnik

10_Geotechnik

11_Straßenverkehr

begutachtet.

Die angegebenen Fachgebiete umfassen alle projektrelevanten Aspekte.

Das Ergebnis der Begutachtung dieser einzelnen Fachgebiete lautet gemäß Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 27. April 2022 idF vom 24. November 2022 folgendermaßen:

„Der gegenständliche Bauentwurf ‚Streckenausbau Nordbahn - Abschnitt Nord, Gänserndorf (km 32,954) bis Staatsgrenze nächst Bernhardsthal (km 77,993)‘ entspricht dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung, des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn, einschließlich der Anforderungen des ArbeitnehmerInnenschutzes.

Im Hinblick auf die Anforderungen des ArbeitnehmerInnenschutzes wurden insbesondere die Aspekte des ArbeitnehmerInnenschutzes entsprechend der AVO-Verkehr unter Berücksichtigung der relevanten Punkte der Richtlinie R10 der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau begutachtet und deren Einhaltung festgestellt.“

Aus Sicht der gemäß § 31a EisbG qualifizierten Sachverständigen **„bestehen gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31 EisbG 1957 für das Projekt ‚Streckenausbau Nordbahn - Abschnitt Nord, Gänserndorf (km 32,954) bis Staatsgrenze nächst Bernhardsthal (km 77,993)‘ keine Bedenken“** (vgl. S. 55 ff. § 31a EisbG-Gutachten).

III.4. Parteiengehör im Zuge der öffentlichen Auflage des Gutachtens

Wie mit Edikt vom 17. Oktober 2023 kundgemacht (siehe Punkt I.11 der Begründung) wurden zur öffentlichen Auflage der Zusammenfassenden Bewertung bis 17. November 2023 schriftlich weitere Konkretisierungen zu Einwendungen, sonstige Stellungnahmen und Beweisanträge schriftlich eingebracht, die in der mündlichen Verhandlung beantwortet (siehe Punkt I.12) oder jene in der Verhandlung mündlich vorgebracht wurden.

Die bis 17. November 2023 schriftlich eingebrachten Vorbringen wurden in der mündlichen Verhandlung beantwortet (siehe im Anschluss unter Punkt III.5).

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

III.5. Parteiengehör im Rahmen der mündlichen Verhandlung

Wie mit Edikt vom 17. Oktober 2023 kundgemacht (siehe Punkt I.11 der Begründung) wurde am 27. und 28. November 2023 eine mündliche Verhandlung abgehalten (siehe Punkt I.12), welche insbesondere der endgültigen Abklärung des maßgeblichen Sachverhalts, insb. zu den Umweltauswirkungen des eingereichten Vorhabens, dessen Vereinbarkeit mit den Rechtsvorschriften sowie zur Erörterung der im bisherigen Verfahren geäußerten Bedenken, diente. Der kundgemachte Reservetag, der 29. November 2023, wurde nicht benötigt.

Die bis 17. November 2023 schriftlich eingebrachten Vorbringen (siehe Punkt I.11) wurden als Beilagen zur Verhandlungsschrift genommen und im Zuge der mündlichen Verhandlung von den Sachverständigen fachlich beantwortet.

Zudem wurde den teilnehmenden Beteiligten wie kundgemacht Gelegenheit geboten, Fragen an die Behörde, die Sachverständigen und Planer bzw. Ersteller der Umweltverträglichkeitserklärung sowie an die Vertreter und Vertreterinnen der ÖBB-Infrastruktur AG als Projektwerberin zu stellen bzw. ergänzende Einwendungen zu erheben.

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

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

Seitens des Verhandlungsleiters konnte daher aufgrund vorliegender Entscheidungsreife das Ermittlungsverfahren gemäß § 39 Abs 3 AVG iVm § 16 Abs 3 UVP-G 2000 für geschlossen erklärt werden mit der Wirkung, dass neue Tatsachen und Beweismittel nicht mehr vorgebracht werden können. Den dem entgegenstehenden im bisherigen Verfahren und in der mündlichen Verhandlung vorgebrachten Anträgen wurde demnach nicht stattgegeben. Für Näheres wird auf Punkt I.10. der Begründung sowie auf die Verhandlungsschrift verwiesen.

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

III.6. Auflage der Verhandlungsschrift

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

Nach der mündlichen Verhandlung und Schluss des Ermittlungsverfahrens langten noch Mitteilungen und Stellungnahmen ho. ein (siehe dazu Punkt I.13).

Neue Tatsachen und Beweismittel, die eine Wiederaufnahme des Ermittlungsverfahrens erforderlich gemacht hätten, waren aus Sicht der ho. Behörde darin nicht enthalten.

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

IV. Der festgestellte Sachverhalt

IV.1. Zu den (Umwelt)Auswirkungen des Vorhabens

Aufgrund des Ermittlungsverfahrens steht fest, dass unter der Voraussetzung, dass die in der Umweltverträglichkeitserklärung und in den technischen Unterlagen bereits enthaltenen sowie die von den behördlich beigezogenen UVP-Gutachtern als zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen berücksichtigt werden, die Umweltverträglichkeit und somit Zulässigkeit des gegenständlichen Projekts im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau vorliegt.

Bei projektgemäßer Errichtung und projektgemäßem Betrieb des Hochleistungsstreckenvorhabens wird es zu keiner wie immer gearteten Gesundheitsgefährdung kommen. Auch Belästigungen, die als erheblich zu beurteilen wären, sind nicht abzuleiten.

Die durchgeführten Ermittlungen haben weiters ergeben, dass das geplante Vorhaben vom technischen Standpunkt betrachtet geeignet ist und dem aktuellen Stand der Technik entspricht.

Es ergibt sich weiters, dass nach einhelligem fachlichem Dafürhalten auf die berücksichtigungswürdigen öffentlichen Interessen Bedacht genommen wurde. Eine nachteilige Beeinträchtigung hat sich nicht ergeben.

Weiters steht auf Grund des Ermittlungsverfahrens fest, dass Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik begrenzt werden, die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst geringgehalten wird und Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden bzw. ordnungsgemäß entsorgt werden.

IV.2. Zum Trassenverlauf

Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung und des Verfahrens zur Sicherstellung des Trassenverlaufes ist das Hochleistungsstreckenbauvorhaben „ÖBB-Strecke 114.01, Wien Praterstern - Staatsgrenze nächst Bernhardsthal; Abschnitt Nord (Gänserndorf - Staatsgrenze nächst Bernhardsthal); km 32,954 - km 77,993; Modernisierung der Nordbahn; Nordabschnitt“.

Die Projektwerberin beabsichtigt im Wesentlichen die Modernisierung der Nordbahn zwischen Gänserndorf (km 32,954) bis zur Staatsgrenze nächst Bernhardsthal (km 77,993).

Zweck ist die Schaffung einer leistungsfähigen und sicheren Bahnstrecke sowie die Verbesserung des Nahverkehrsangebots. Sämtliche Verkehrsstationen sowie die technischen Anlagen werden modernisiert. Es wird neben der Anhebung der Fahrtgeschwindigkeit von Gänserndorf bis zum Angerer Bogen (km 42,548) auf 160 km/h und vom Angerer Bogen bis zur Staatsgrenze nächst Bernhardsthal auf 200 km/h, auch eine Kapazitätssteigerung auf der Strecke, unter anderem, durch den Ausbau der Betriebsstellen sowie der Sicherungsanlagen erreicht. Durch die Auflassung aller Eisenbahnkreuzungen zwischen Gänserndorf und der Staatsgrenze nächst Bernhardsthal kommt es zu einer Erhöhung der Sicherheit. Die aufgelassenen Eisenbahnkreuzungen werden teilweise durch Überführungen oder Personendurchgänge ersetzt. Mehrere bestehende Brückenobjekte werden abgetragen und neugebaut bzw. saniert. Außerdem werden im Rahmen des Streckenausbaus auch umweltrelevante Maßnahmen zur Gewährleistung des

Lärmschutzes, zur Eindämmung von Luftschadstoffen, Erschütterungen und elektromagnetischen Feldern sowie zum Schutz von Tieren und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft und Sach- und Kulturgütern gesetzt.

Beim verfahrensgegenständlichen Vorhaben handelt es sich um ein Ausbauvorhaben an einer Bestandsstrecke.

Die Beschreibung des Geländestreifes bzw. des Trassenverlaufs und des darin gelegenen Vorhabens ist in Spruchpunkt I.2.1 enthalten.

Der Verlauf der Trasse ergibt sich aus den in Spruchpunkt I.2.2 genannten Trassenverlaufsplänen vom November 2021.

Das Vorhaben besteht aus den in den Spruchpunkten II. und III. angeführten, mit Bescheidstempel versehenen Unterlagen.

IV.3. Sachverhalt aus materiellrechtlicher Sicht

Hinsichtlich der mitanzuwendenden Genehmigungsbestimmungen des Eisenbahngesetzes und der Bestimmungen zum Arbeitnehmerschutz wird auf die in Spruchpunkt I.3. nicht abschließende Aufzählung verwiesen. Der Umfang der Genehmigung ergibt sich insbesondere aus den einzelnen Unterlagen des Projektes. Diesbezüglich wird auf das vorliegende, mit Bescheidstempel versehene Inhaltsverzeichnis nach § 5 EBEV, ON 401, Plannummer NB02-UV-01SP-00-1001 vom 18. November 2022 verwiesen.

Verfahrensgegenstand in Bezug auf die Mitbewertung des Wasserrechtsgesetzes ist die Einleitung anfallender Bauwässer in den Vorfluter während der Bauphase, die Versickerung anfallender Oberflächenwässer während der Betriebsphase sowie Entnahmen aus dem Grundwasser bzw. die Erschließung von dem Grundwasser (Spruchpunkt I.4.).

Für die Herstellung des Vorhabens ist die dauernde Rodung iSd Forstgesetzes der im Spruchpunkt I.5. angeführten Waldflächen im Ausmaß von 62.378 m² in den Katastralgemeinden Dörfles, Weikendorf, Mannersdorf, Stillfried, Grub an der March, Waidendorf, Dürnkrot, Jedenspeigen, Waltersdorf an der March, Drösing, Ringelsdorf, Hohenau, Rabensburg und Bernhardsthal verfahrensgegenständlich.

Betreffend das Denkmal Hamelbachbrücke in km 75,706, KG Bernhardsthal, ist deren Veränderung iSd Denkmalschutzgesetzes verfahrensgegenständlich (Spruchpunkt I.6.).

Verfahrensgegenstand in Bezug auf die Mitbewertung des Rohrleitungsgesetzes ist die räumliche Lage, die Gefährlichkeit, der Verwendungszweckes oder der dort ausgeübte Betrieb der gegenständlichen Eisenbahnstrecke, der die Sicherheit von drei Rohranlagen der OMV (Österreichische Mineralölverwaltung Aktiengesellschaft) in km 75,981, km 75,981 bis km 77,141 und in km 77,544, oder ihres Betriebes beeinträchtigen könnte (Spruchpunkt I.7.).

IV.4. Ergänzende Feststellungen

Das Ermittlungsergebnis der UVP-Behörde stützt sich auf das Einreichprojekt vom April 2022 sowie die im Verfahren eingegangenen Nachbesserungen, Auskünfte einschließlich der Umweltverträglichkeitserklärung und die materiellrechtlichen Einreichunterlagen (Unterlagen zur

Trassengenehmigung, Bauentwurf, Rodungsunterlagen und das Gutachten gemäß § 31a EisbG sowie auf die Ergebnisse der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen inklusive des Forsttechnischen Gutachtens und des Anhörungsverfahrens, insbesondere die Stellungnahmen und Einwendungen (siehe zur Auseinandersetzung mit diesen unter Punkt VI. der Begründung) und die Erklärungen in der mündlichen Verhandlung sowie das Ergebnis des ergänzenden Ermittlungsverfahrens.

Die Ermittlungen wurden im Zuge des Verfahrens durchgeführt (siehe zum Verfahrensablauf Punkt I. der Bescheidbegründung).

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

V. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen

V.1. Genehmigung nach § 24f UVP-G 2000

Die maßgeblichen Bestimmungen und Genehmigungsvoraussetzungen nach dem UVP-G 2000 lauten folgendermaßen (auszugsweise):

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

- 1. Emissionen von Schadstoffen, einschließlich der Treibhausgase Kohlenstoffdioxid (CO₂), Methan (CH₄), Distickstoffoxid (N₂O), teilhalogenierte Fluorkohlenwasserstoffe (H-FKW), perfluorierte Kohlenwasserstoffe (P-FKW), Schwefelhexafluorid (SF₆) und Stickstofftrifluorid (NF₃), sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,*
- 2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die*
 - a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden oder*
 - b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder*
 - c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen, und*
- 3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.*

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

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

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

(3) Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) sind in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften, insbesondere auch für Überwachungsmaßnahmen für erhebliche nachteilige Auswirkungen, Mess- und Berichtspflichten, ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen. Die Überwachungsmaßnahmen sind nach Art, Standort und Umfang des Vorhabens sowie Ausmaß seiner Auswirkungen auf die Umwelt angemessen festzulegen, die aufgrund der mitanzuwendenden Verwaltungsvorschriften notwendigen Maßnahmen sind hierbei zu berücksichtigen.

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

(5) In der Genehmigung können angemessene Fristen für die Fertigstellung des Vorhabens, einzelner Teile davon oder für die Inanspruchnahme von Rechten festgesetzt werden. Die Behörde kann diese Fristen aus wichtigen Gründen verlängern, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin dies vor Ablauf beantragt. In diesem Fall ist der Ablauf der Frist bis zur rechtskräftigen Entscheidung oder zur Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes oder Verfassungsgerichtshofes über die Abweisung des Verlängerungsantrages gehemmt. Im Rahmen eines Beschwerdeverfahrens oder gemäß § 24g können die Fristen von Amts wegen geändert werden.

(6) Die nach § 24 Abs. 1 und 3 zuständigen Behörden haben die Abs. 1 bis 5, 13 und 14 anzuwenden, soweit sie für ihren Wirkungsbereich maßgeblich sind.

V.1.1. Zu § 24f Abs 1 Z 1 UVP-G 2000

Gemäß § 24f Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 sind Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik zu begrenzen. Unter „Emissionen von Schadstoffen“ im Sinne dieser Bestimmung sind vom Vorhaben (seinen Anlagen) ausgehende feste (z.B. Staub; soweit es sich nicht um Abfälle im Sinne der lex specialis des § 24f Abs 1 Z 3 handelt), flüssige oder gasförmige Stoffe aller Art, soweit sie zu einer Abweichung von der natürlichen Zusammensetzung der freien Luft oder des Wassers der Vorflut in biologischer, chemischer oder physikalischer (Temperatur) Hinsicht führen, zu verstehen. Lärmemissionen, Schall- oder elektromagnetische Wellen, Abwärme und Geruch oder Strahlungen sind nicht als Emissionen von Schadstoffen zu verstehen, wohl aber Treibhausgase wie CO² (vgl. Ennöckl/Raschauer/Bergthaler, Kommentar zum UVP-G, 3. Auflage, Rz 34 zu § 17).

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

Die Sachverständigen stellen wie bereits unter Punkt III.1. der Begründung weiter oben im Fragenbereich 2 der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen fest, dass aus fachlicher Sicht

- die aus Sicht der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen grundsätzlich plausibel und nachvollziehbar sind,
- sich keine relevanten maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin ergeben,
- die Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere hinsichtlich der relevanten Einflussfaktoren ausreichend dargestellt sind,
- die Darlegungen in der UVE und in den Technischen Unterlagen des Bauentwurfs dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften entsprechen.

Ebenso werden aus fachlicher Sicht die Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik gering gehalten. Es entstehen bei Berücksichtigung der zwingenden Maßnahmen keine Immissionen, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden oder erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen (vgl. Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen, Seite 90 ff.).

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

Die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 ist somit erfüllt.

V.1.2. Zu § 24f Abs 1 Z 2 UVP-G 2000

Gemäß **§ 24f Abs 1 Z 2 lit a UVP-G 2000** sind jedenfalls Immissionen zu vermeiden, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn bzw. Nachbarinnen gefährden.

Maßgeblich für die Beurteilung der Vorhabenswirkungen auf den Menschen sind die Belastungen durch Lärm, Erschütterungen, elektromagnetische Felder, Luftschadstoffe und Lichtimmissionen sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase.

Aufbauend auf die Teilfachgebiete in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen, insbesondere jener für die Wirkfaktoren Schall, Luft und Klima, Elektromagnetische Felder und Licht wurde vom Sachverständigen für Humanmedizin das Vorhaben entsprechend den geltenden Gesetzen, Normen, Verordnungen und Richtlinien und dem Stand der medizinischen Wissenschaften hinsichtlich der Gefährdung oder Schädigung der menschlichen Gesundheit geprüft. Die Beurteilung und Bewertung der Immissionseinwirkungen auf Menschen im Untersuchungsraum erfolgte dabei unter Berücksichtigung der von der Projektwerberin bereits im Projekt vorgesehenen und aller in der gegenständlichen Zusammenfassenden Bewertung zusätzlich geforderten Maßnahmen.

In der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen wurde insbesondere von den Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz, für Elektrotechnik, Oberleitung, elektromagnetische Felder, Licht/Blendung/Beschattung und für Humanmedizin bestätigt, dass unter Berücksichtigung der von der Projektwerberin in den Einreichunterlagen vorgesehenen und von den Sachverständigen zusätzlich vorgeschlagenen Maßnahmen die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter im Sinne des Immissionsminimierungsgebots gemäß § 24f Abs 1 Z 2 UVP-G 2000 möglichst gering gehalten wird.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin gelangt zu dem Ergebnis, dass es *„vorhabensbedingt zu keinen Immissionszunahmen kommt, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden.“* Der Sachverständige für Lärm- und Erschütterungsschutz bestätigt, dass *„die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter durch die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte möglichst geringgehalten wird“* (vgl. Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen, Seite 93 f.).

Über die behördlichen Vorgaben hinaus wurden für die Betriebsphase niedrigere Grenzwerte für Schallimmissionen vorgeschrieben (siehe dazu Frage M2 der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen), die auf den WHO-Leitlinien für Umgebungslärm 2018 beruhen. Damit wird die Gesundheitsgefährdung von Menschen weiter minimiert. Hinsichtlich Erschütterung, elektromagnetische Felder, Besonnung und Beschattung werden die Immissionen ebenfalls ausreichend minimiert.

Der Sachverständige für Lärm- und Erschütterungsschutz bestätigt, dass *„die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter durch die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte möglichst geringgehalten wird.“*

Aus Sicht des Sachverständigen für das Untersuchungsgebiet Elektromagnetische Felder wird festgestellt, dass *„die aus den erforderlichen elektrotechnischen Anlagen und Ausrüstungen resultierenden Einflussfaktoren und Auswirkungen auf das Untersuchungsgebiet Elektrotechnik -*

Elektromagnetische Felder entsprechend dem Stand der Technik durch die im Projekt bereits dargelegten Maßnahmen begrenzt werden. Es wird damit sichergestellt, dass es durch die geplanten Ausbaumaßnahmen lediglich zu einer geringen Anhebung der elektromagnetischen Felder kommt. Damit kommt es in den allgemein zugänglichen Bereichen, wo eine dauerhafte Exposition von Personen möglich ist, weder hinsichtlich der magnetischen Ersatzflussdichte noch hinsichtlich der elektrischen Felder zu einer Überschreitung der relevanten Referenz- bzw. Auslösewerte für die Allgemeinbevölkerung für einen zeitlich unbegrenzten Aufenthalt (ÖVE-Richtlinie R 23-1: 300 µT bei 16,7 Hz).“

Er führt dazu weiter aus, dass „aus fachlicher Sicht durch diese getroffene Auswahl der Referenzpunkte (Maßnahme EMF-BE-01 [Ann. der Behörde Maßnahme in der UVE]) keine zusätzlich ergänzenden Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen (Überprüfungsmessungen) nach Projektumsetzung gefordert werden. Für berufliche Expositionen innerhalb der abgeschlossenen elektrischen Betriebsräume und Schaltstationen stellen die geplanten Ausführungen den aktuellen Stand der Technik dar. Im Rahmen der Inbetriebsetzungen der elektrischen Anlagen und Ausrüstungen sind die Referenzwerte zu erheben und mit den Referenzwerten gemäß der aktuellen Verordnung elektromagnetische Felder – VEMF (179. Verordnung vom 7.7.2016) wie sie auch Empfehlungen der WHO und EU entsprechen zu vergleichen und im Bedarfsfall organisatorische Maßnahmen für die Betriebsführung festzulegen.“

Durch die im Bauentwurf bereits geplanten feldmindernden Maßnahmen (gebündelte Verlegung der Leiter, Umsetzung des Rückstrom- und Erdungskonzeptes) wird der aktuelle Stand der Technik eingehalten und technisch die Grundsätze der umsichtigen Vermeidung von elektrischen und magnetischen Feldern) angewandt.“ (vgl. Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen, Seite 92 ff.).

Gemäß § 24f Abs 2 UVP-G 2000 ist die Gefährdung im Sinn des Abs 1 Z 2 lit a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs 1 Z 2 lit c bei Bestehen besonderer Immissionsschutzvorschriften nach diesen zu beurteilen. In diesem Zusammenhang wird auf die Ausführungen zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV), BGBl. Nr. 415/1993 idF BGBl. II. Nr. 362/2013, weiter unten verwiesen.

Im Sinne der diesbezüglichen Judikatur des Verfassungs- bzw. Verwaltungsgerichtshofs ergibt sich zusammenfassend, dass sich die Behörde bei der Berücksichtigung dieser „besonderen Immissionsschutzvorschrift“ für Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs (Zugverkehrs) an deren Grenzwerten „zu orientieren“ hat bzw. diese einen „Mindeststandard“ darstellen.

Zur Gefährdung des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte durch vorhabensbedingte Immissionsbelastungen ist darauf hinzuweisen, dass § 75 Abs 1 GewO 1994 - dem das UVP-G 2000 diesbezüglich nachgebildet ist - ausdrücklich klarstellt, dass unter einer Gefährdung des Eigentums nicht die Möglichkeit einer bloßen Minderung des Verkehrswertes des Eigentums zu verstehen ist. Das UVP-G 2000 und die GewO 1994 schützen das Eigentum eines Nachbarn nur bei Bedrohung seiner Substanz oder wenn eine sinnvolle Nutzung der Sache wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich ist, nicht hingegen bei einer bloßen Minderung des Verkehrswertes (vgl. VwGH 24.06.2009, Zl. 2007/05/0171).

Zusammengefasst geht die UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen im Zuge des Verfahrens (insb. in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen) davon aus, dass –

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

Gemäß **§ 24f Abs 1 Z 2 lit b UVP-G 2000** sind Immissionen zu vermeiden, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen.

Aus der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen geht hervor, dass auf Grundlage der fachlichen Ausführungen der Sachverständigen, insbesondere der für die Fachbereiche Luft und Klima, Humanmedizin, Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser, Abfallwirtschaft, Boden und Grundwasserqualität, Boden und Landwirtschaft, Forstwesen und Waldökologie, Jagdwesen und Wildökologie, Gewässerökologie und Fischerei, Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt) sowie Wasserbautechnik und Oberflächenwässer geschlossen werden kann, dass es zu keinen Immissionen kommt, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, wobei vom Vorhaben keine stehenden Gewässer betroffen sind.

Der Sachverständige für Humanmedizin kommt zum Ergebnis, dass laut Gutachten des Sachverständigen für Klima und Luft die vorhabensbedingten Zusatzbelastungen in der Bauphase bei manchen Anrainern geringfügig sind, insbesondere Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM₁₀) übersteigen hier die Geringfügigkeitsschwelle, bleiben aber überall unter den derzeit geltenden Grenzwerten. Auch in der Betriebsphase bleiben die Zusatzbelastungen deutlich unter der Geringfügigkeitsschwelle. Aus humanmedizinischer Sicht besteht daher vorhabensbedingt keine bleibende Gefahr für Gesundheit und Leben von Menschen (vgl. Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen, Seite 94 f.).

Aus der Sicht der Fachbereiche Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser werden die umweltrelevanten Genehmigungskriterien entsprechend dem § 24f UVP-G 2000 eingehalten.

Immissionen (insbesondere durch flüssige Emissionen) werden durch projekthinhaltenliche Maßnahmen sowie entsprechende Auflagenvorschläge bestmöglich vermieden (vgl. Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen, Seite 423 ff.).

Der Sachverständigen für Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität schlägt vor, dass die Begleitung aller abfallwirtschaftlichen Prozesse von einer noch zu bestellenden örtlichen chemischen Bauaufsicht zu überwachen und hinsichtlich der zu manipulierenden Abfall-/Verwertungsströme zu dokumentieren sein wird.

„Aus der Sicht des Fachgebietes Abfallwirtschaft sind die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens vorgelegten Unterlagen im Hinblick auf den Stand der Technik oder der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften als geeignet anzusehen. Die Genehmigungskriterien, die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering zu halten, werden damit eingehalten. Abfälle werden nach dem Stand der Technik vermieden, verwertet oder soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß entsorgt.“

Aus den vorgelegten Unterlagen hervor, dass die Genehmigungskriterien hinsichtlich der Immissionen (insbesondere flüssige Emissionen) aus fachlicher Sicht eingehalten wurden. Bei Einhaltung der beschriebenen Vorgangsweise zur Unterbindung von Untergrundverunreinigungen werden keine negativen Auswirkungen beim Auftreten von flüssigen Emissionen erwartet.“ (vgl. Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen, Seite 423 ff.).

Aus fachlicher Sicht des Sachverständigen für Agrarwesen und Boden werden die umweltrelevanten Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G eingehalten. „Immissionen, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind den Boden (die geologischen Verhältnisse, Bodenbeschaffenheit, Bodenstruktur etc.) bleibend zu schädigen, werden bei Umsetzung aller vorgesehenen Maßnahmen vermieden. Dem Ziel der Erhaltung des Bodens und des Schutzes vor schädlichen Einflüssen, insbesondere durch Erosion, Bodenverdichtung und Schadstoffeintrag, wird entsprochen. Beeinträchtigungen der Bodengesundheit werden bei Umsetzung aller vorgesehenen Maßnahmen möglichst vermieden“ (vgl. Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen, Seite 423 f.).

Die Sachverständigen für Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt) bestätigen, dass bei Umsetzung der in den Einreichunterlagen angeführten und der zusätzlichen Vorschriften aus den Fachbereichen Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt), Gewässerökologie sowie Wasserbautechnik und Oberflächengewässer die Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 eingehalten werden.

„In Hinblick auf Lärmimmissionen kommt es in der Betriebsphase zu geringfügigen Zusatzbelastungen und damit nicht erheblichen Auswirkungen auf die Tierwelt. In der Bauphase ist abschnittsweise und zeitlich beschränkt von höheren Lärmbelastungen, auch im Bereich höherwertiger Lebensräume und von Schutzgebieten, auszugehen. Diesbezüglich sind zusätzliche Maßnahmen vorzuschreiben, welche erhebliche Auswirkungen auf einzelne Vogelarten vermeiden. Wirkungen durch Luftschadstoffe sind in erster Linie in der Bauphase relevant. Da die emittierten Stäube jedoch geogenen Ursprungs sind und Maßnahmen zur Staubbierhaltung vorgesehen sind, sind nur unerhebliche Zusatzbelastungen zu erwarten. Für flüssige Emissionen sind durch die Projektwerberin in der Bauphase Maßnahmen vorgesehen. Damit kann der Eintrag von Bauwässern in Tier- und Pflanzenlebensräume auf ein nicht kritisches Ausmaß begrenzt werden. In der Betriebsphase sind keine Auswirkungen durch flüssige Immissionen zu erwarten“ (vgl. Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen, Seite 329 f.).

Gemäß den Aussagen des Sachverständigen für Gewässerökologie ist *„eine Beeinflussung der Oberflächenwässer durch flüssige Immissionen ist gemäß Gutachten des NASV für Wasserbautechnik in der Betriebsphase nicht erwartbar. Insbesondere erfolgt kein Herbizideinsatz im Bereich der Gewässer. Neben Bautätigkeiten an und in Gewässern sind während der Bauphase diverse Einleitungen aus Bauwasserhaltungen vorgesehen. Um flüssige Immissionen zu verringern, erfolgt eine emissionsseitige Begrenzung der eingeleiteten Stoffkonzentrationen nach dem Stand der Technik. Immissionsseitig sind Wasserführung und Vorbelastung in Bezug zur vorhabensbedingten Einleitung zu setzen. Trockenfallende Kleingerinne weisen keine sensible aquatische Biozönose auf. Hinsichtlich der permanent wasserführenden Oberflächengewässer sind insbesondere Auswirkungen der Trübe auf den Pflanzen und Tierbestand unvermeidbar. Hinzu kommt der nicht in den GSA zurück gehaltene Feinstoffanteil. Auswirkungen betreffen nicht nur*

die Einleitstelle, sondern auch mit abnehmender Intensität eine weitere Strecke flussab. Mit kumulativen Wirkungen ist vor allem bei Einleitungen in stehende bzw. nur gering durchflossene Gewässer zu rechnen. Durch die vorhabensimmanenten und zusätzlichen Maßnahmen kann eine bleibende Schädigung der aquatischen Fauna und Flora durch flüssige Immissionen jedoch vermieden werden“ (vgl. Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen, Seite 331 f.).

Weiters führt der Sachverständige aus, dass „Eingriffe in Lauf, Höhe, Gefälle oder Ufer nur punktuell in geringem Ausmaß gegeben sind. Ein schädlicher Einfluss auf die Hydromorphologie der natürlichen Gewässer ist unter Einhaltung der vorgeschlagenen Maßnahmen nicht zu erwarten. Unter Einhaltung der vorgeschlagenen Maßnahmen ist eine Gefährdung des Tier- und Pflanzenbestandes der Gewässer nicht zu erwarten.

Aufgrund der nur temporär erhöhten Immissionen aus Bauwasserhaltungen ist unter der Voraussetzung einer weitgehenden Vermeidung von Einleitungen in stehende oder nur gering durchflossene Gewässer nicht von einer Verschlechterung des ökologischen Zustandes der Gewässer auszugehen. In allen Gewässern wird bereits im Ist-Zustand der gute ökologische Zustand nicht erreicht. Liegen einzelne Parameter bereits an einer Klassengrenze sind kurzfristige Überschreitungen jedoch nicht auszuschließen.

Das Vorhaben berührt das Natura 2000 Gebiet March-Thaya-Auen randlich, bzw. verläuft im Bereich der Marchschlinge hindurch. Im Rahmen der gewässerökologischen Ist-Zustandserhebungen wurden geschützte Arten gemäß FFH-Richtlinie nachgewiesen. Das Vorkommen weiterer aquatischer FFH-Arten (Fische, Libellen, Großmuscheln) ist anzunehmen“ (vgl. Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen, Seite 454 ff.).

Aus fachlicher Sicht des Sachverständigen für Forstwesen und Waldökologie, Jagdwesen und Wildökologie „kommt es durch die Elektrifizierung der Nordbahn bereits im Bestand zu einer Begrenzung der Emissionen nach dem Stand der Technik, was beim gegenständlichen Vorhaben nicht verändert wird. Zur Reduktion von Staubimmissionen im Baustellennahbereich sind Maßnahmen nach dem Stand der Technik vorgesehen (vgl. Einlage 201, UVE). Damit wird auch die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter möglichst gering gehalten; alle walddrelevanten Grenzwerte werden eingehalten. Erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen werden jedenfalls vermieden.

Da sich durch die projektbedingte Zunahme des Zugverkehrs kaum wildrelevante Veränderungen der Ist-Situation ergeben und die Tiere aufgrund der Gewöhnung an die Lärmsituation auch derzeit die bahnnahen Einstände nutzen, können erhebliche Belastungen für Wildtiere durch Lärmimmissionen ausgeschlossen werden.

Hinsichtlich walddrelevanter flüssiger Emissionen durch die chemische Vegetationskontrolle der Bahnanlagen ergeben sich durch das Vorhaben keine Veränderungen der Ist-Situation.

Schwerwiegende Umweltbelastungen durch das Vorhaben, auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, sind aus Sicht des Fachbereichs Forstwesen und Waldökologie, Jagdwesen und Wildökologie auszuschließen.

Aus fachlicher Sicht sind durch das Vorhaben weder in der Bau- noch in der Betriebsphase Immissionen (z.B. durch Lärm, Erschütterungen, Luftschadstoffe, flüssige Emissionen etc.) zu erwarten, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen.

Es sind jedenfalls keine Immissionen zu erwarten, die geeignet sind, den Pflanzen- und Tierbestand (Schutzgüter Wald und jagdbares Wild) bleibend zu schädigen“ (vgl. Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen, Seite 329 ff.).

Dem Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächengewässer folgend, erfolgt kein Eingriff merkbarer Oberflächengewässer, die Hochwassersituation wird nicht verschärft und es geht kein wirksamer Retentionsraum verloren. Eine Gefährdung von Leben und Gesundheit der Menschen im Hinblick auf Hochwassergefahren tritt nicht auf. Aus fachlicher Sicht werden die umweltrelevanten Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 eingehalten.

„Die Niederschlagswasserableitung von der Bahntrasse in das Grundwasser erfolgt nach der Passage einer aktiven Bodenfilterschicht. Damit wird vorgesorgt, dass es im Regelbetrieb zu keinen mehr als geringfügigen qualitativen Belastungen des Grundwassers und in der Folge der Oberflächengewässer kommt.

Der Einsatz von Herbiziden erfolgt projektintegral nach den Vorgaben der AGES, sodass keine nachhaltigen Auswirkungen erwartbar sind (Maßnahmenvorschlag). Diese werden unter UV-Einwirkung rasch zersetzt, lagern sich gut an organisches Material der Humusschicht an und werden nur im unbedingt erforderlichen Umfang und nur bei trockenem Wetter verwendet, so dass ein mehr als geringfügiger Eintritt in die Vorflutgewässer nicht erwartbar ist.

Die Absperrmöglichkeiten der Absetzbecken sichern den Störfall im Anlassfall ab. Die ausgetretenen Schadstoffe und die dadurch belasteten Böden werden im Anlassfall ordnungsgemäß entsorgt. Die Notfallmaßnahmen werden bis zur Inbetriebnahme in einem Maßnahmen-Notfallplan der Beckenanlagen festgelegt. Die Emission von Schadstoffen wurde nach dem Stand der Technik begrenzt und Immissionen vermieden, die merkbar die Gesundheit von Menschen gefährden oder erhebliche Belastungen für die Umwelt verursachen oder zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn führen“ (vgl. Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen, Seite 453 ff.).

Insgesamt wurde von allen Sachverständigen der betroffenen Fachbereiche eine bleibende Schädigung des Bodens, der Luft, des Tier- und Pflanzenbestandes ausgeschlossen.

Zusammengefasst kommt die Behörde somit zum Schluss,

- a.) dass Immissionen, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, durch entsprechende in der Umweltverträglichkeitserklärung vorgesehene sowie den von den Sachverständigen für zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen möglichst gering gehalten werden und
- b.) Immissionen vermieden werden, die den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend schädigen.

Zusammengefasst geht die Behörde im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen im Zuge des Verfahrens (insb. in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen) davon aus, dass – durch die im Projekt (insbesondere in der UVE) enthaltenen sowie von den Behördensachverständigen vorgeschlagenen zwingend erforderlichen Maßnahmen – Immissionen möglichst gering gehalten bzw. jedenfalls jene vermieden werden, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder

den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen und damit die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs 1 Z 2 lit b UVP-G 2000 als erfüllt betrachtet werden kann.

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

Den Aussagen des Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz zu folgen, wird aus schalltechnischer Sicht bestätigt, dass die Immissionsbelastung der Nachbarinnen unter Berücksichtigung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen und der damit bedingten Einhaltung der Immissionsgrenzwerte möglichst geringgehalten wird. Aus erschütterungstechnischer Sicht wird bestätigt, dass die Immissionsbelastung der Nachbarn unter Berücksichtigung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen und der damit bedingten Einhaltung der Immissionsrichtwerte möglichst geringgehalten wird.

Der Sachverständige für Humanmedizin gelangt in Zusammenschau mit den Aussagen der Sachverständigen für Schalltechnik und für Erschütterungen zu dem eindeutigen Ergebnis, dass Schall- und Erschütterungsimmissionen, die zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarinnen führen, vermieden werden (vgl. Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen, Seite 95 ff.).

Aufgrund der nachvollziehbaren und schlüssigen Ausführungen der UVP-Sachverständigen ist somit insgesamt von der Erfüllung der Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs 1 Z 2 lit a bis lit c UVP-G 2000 auszugehen.

V.1.3. Zu § 24f Abs 1 Z 3 UVP-G 2000

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

Der Sachverständige für Abfallwirtschaft und Boden- und Grundwasserqualität bestätigte, dass „aus den von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen erkennbar ist, dass *„Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden, verwertet oder - soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist - ordnungsgemäß entsorgt werden. Die Begleitung dieser abfallwirtschaftlichen Prozesse wird von einer noch zu bestellenden örtlichen chemischen Bauaufsicht zu überwachen und hinsichtlich der zu manipulierenden Abfall-/Verwertungsströme zu dokumentieren sein. Dazu wurde auch eine zwingende Maßnahme formuliert“* (vgl. Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen, Seite 95 ff.).

Um schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf den Boden zu verhindern oder zu verringern und günstige Auswirkungen zu vergrößern, wurden die vom Sachverständigen erarbeiteten Maßnahmenvorschläge im Spruchpunkt IV. des Bescheides als zusätzlich zwingend erforderlichen Auflagen aufgenommen.

Zusammengefasst geht die UVP-Behörde im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen des Sachverständigen im Zuge des Verfahrens (insb. in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen) davon aus, dass – durch die im Projekt (insbesondere in

der UVE) enthaltenen sowie von den Behördensachverständigen vorgeschlagenen zwingend erforderlichen Maßnahmen – Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden, verwertet oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß entsorgt werden und damit die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs 1 Z 3 UVP-G 2000 als erfüllt betrachtet werden kann.

V.1.4. Zu § 24f Abs 2 UVP-G 2000 und zur SchIV

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

Die genehmigungsrelevanten Schutzziele sind im Hinblick auf zumutbare Lärmimmissionen durch die Verkehrsmittel Straße, Schiene und Flugverkehr in unterschiedlichen Verordnungen und Richtlinien festgelegt (z.B. der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung - BStLärmIV, BGBl. II. Nr. 215/2014, der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung - SchIV, BGBl. Nr. 415/1993 idF BGBl. II. Nr. 362/2013, der Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung LuLärmIV, BGBl. II. Nr. 362/2012) sowie in diversen Richtlinien zur Beurteilung von Industrie- und Gewerbelärm). Die individuellen Verordnungen berücksichtigen dabei die unterschiedlichen Arten des Lärms und der daraus resultierenden Wirkung auf den Menschen (z.B. unterschiedliche Arten von Verkehrslärm mit und ohne Ruhepausen, etc.) und der individuellen lokalen Bedürfnisse (unterschiedliche Gebietskategorien, Ruhegebiete, Berücksichtigung von Vorbelastungen).

Auch wenn es sich beim gegenständlichen Eisenbahnvorhaben lediglich um eine Bestandssanierung handelt, war als besondere Immissionsschutzvorschrift gemäß § 24f Abs 1 Z 2 UVP-G 2000 die Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Lärmschutzmaßnahmen bei Haupt-, Neben- und Straßenbahnen (Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung, oder kurz: SchIV) anzuwenden. Die Verordnung wurde vom (damaligen) Bundesminister auf Grundlage eingehender medizinischer und lärmtechnischer Studien erlassen.

Die Bestimmungen der SchIV lauten folgendermaßen:

Geltungsbereich

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

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

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

Allgemeine Festlegungen

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

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

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

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

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

Maßgebliche Verkehrsbelastung

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

Immissionsgrenzwerte

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

1. für die Tagzeit

- 60 dB, wenn $L_r \leq 50$ dB,
- $L_r + 10$ dB, wenn $50 \text{ dB} \leq L_r \leq 55$ dB, sowie
- 65 dB, wenn $L_r \geq 55$ dB, und

2. für die Nachtzeit

- 50 dB, wenn $L_r \leq 40$ dB,
- $L_r + 10$ dB, wenn $40 \text{ dB} \leq L_r \leq 45$ dB, sowie
- 55 dB, wenn $L_r \geq 45$ dB.

Lärmschutzmaßnahmen

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

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

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

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

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

(6) Die Behörde kann in Abwägung mit den Schutzinteressen der Wohnbevölkerung in begründeten Einzelfällen eine über den Zeitraum der Bauausführung um höchstens zehn Jahre hinausgehende Frist für die Fertigstellung der objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen festsetzen. Dies gilt insbesondere in jenen Fällen, in welchen vom Eisenbahnunternehmen glaubhaft nachgewiesen wird, daß der Zeitaufwand für die Herstellung der Lärmschutzmaßnahmen erheblich über demjenigen für die Herstellung des Bauvorhabens liegt oder daß eine rechtzeitige Fertigstellung der Lärmschutzmaßnahmen vor Inbetriebnahme der neuen Strecke (des neuen Streckenabschnittes) einen unzumutbaren wirtschaftlichen Nachteil für das Eisenbahnunternehmen zur Folge hätte.

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

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

Die Zulässigkeit der Lärmberechnung für die Lärmbeurteilung von Linienvorhaben setzt voraus, dass diese – entsprechend dem Stand der Technik – auf Grundlage von Lärmmessungen an für den Immissionsschutz als relevant bzw. als repräsentativ identifizierten Immissionspunkten erfolgt (vgl. VwGH 09.09.2015, Zl. 2013/03/0120) wie zum Beispiel an Wohngebäuden, Freiflächen gemäß § 2 Z 5 SchIV oder Objekte mit besonderem Schutzbedürfnis wie Kindergärten, Schulen, Kinderspielplätze, Krankenhäuser und Altersheime (sensible Nutzungen). Ergibt sich dann in diesem Zusammenhang bei einem Vorhaben für einen Immissionspunkt, dass der dabei durch bloße Berechnung erzielte Wert in unmittelbarer Nähe zu dem Wert liegt, der nach (medizinischer) sachverständiger Beurteilung nach Verwirklichung des Vorhabens zusätzliche Schallschutzmaßnahmen auf der Liegenschaft einer betroffenen Partei notwendig machen würde, kann auf Basis eines substantiierten Parteivorbringens auch dieser Punkt einen entscheidenden Immissionspunkt darstellen, an dem eine entsprechende Messung zu erfolgen hat.

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

Der Sachverständiger für Lärm- und Erschütterungsschutz führt im Zusammenhang mit dem Wirkfaktor Lärm in der Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen ab Seite 73 ff. Folgendes aus:

„Die vorgelegten Ausarbeitungen zum Fachgebiet Lärm werden in der schalltechnischen Untersuchung Einlagennummer N303-001 inkl. Planunterlagen und Anhänge N303-002 bis N303-311 dargestellt und entsprechen hinsichtlich Methodik und Strukturierung dem Stand der Technik.

Methodik Betriebsphase

Im Fachbereich Lärm werden die Schienenverkehrslärmimmissionen des Bestandslärms, der Nullvariante und der Projektvariante untersucht und beurteilt. Dazu wurde ein dreidimensionales Schallausbreitungsmodell unter Berücksichtigung aller relevanten Einflussparameter erstellt. Die räumliche Abgrenzung erfolgt entlang des betroffenen Projekts „Modernisierung der Nordbahn (Nordabschnitt)“ in der Breite unter Sicherstellung, dass alle maßgeblichen und beurteilungsrelevanten Objekte in der Betriebsphase und den unterschiedlichen Bauphasen erfasst werden. Die zeitliche Abgrenzung der Untersuchung berücksichtigt die Bestandsuntersuchung auf Basis des Zugverkehrsaufkommens des Betriebsprogramms 2018, die Untersuchung der Nullvariante (Unterbleiben des Vorhabens unter Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens der Prognose bzw. des Prognosebezugsjahrs), sowie die Untersuchung der Prognose unter Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens 2035 („Betriebsprogramm 2025+“). Auf Basis der ermittelten Schienenverkehrslärmimmissionen des Bestands wurden die maßgeblichen Grenzwerte der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung - SchIV an den maßgebenden Immissionsorten im Untersuchungsraum, den Mess- und Rechenpunkten und den Wohnobjekten abgeleitet. Zusätzlich wurde ein Beurteilungskriterium durch den humanmedizinischen Sachverständigen definiert (Beurteilung der vorhabensbedingten Erhöhungen des Beurteilungspegels in der Prognose gegenüber der Nullvariante).

Darüber hinaus werden die durch projektbedingt geänderte Straßenführung entstehenden Schallimmissionen des Straßenverkehrs (Auflassung der Eisenbahnkreuzungen und Errichtung von Unterführungen) gemäß RVS 04.02.11 (11/2021) berücksichtigt.

Die Schallimmissionen aus haustechnischen Anlagen im Bereich der Haltestellen und Technikgebäude werden anhand der ÖAL-Richtlinie 3 Blatt 1 beurteilt.

Methodik Bauphase

Die Ermittlung der Lärmimmissionen in der Bauphase erfolgt anhand der Angaben der Bauablaufbeschreibung unter Berücksichtigung der Bauphasen, des Geräteeinsatzes und der Baudauer auf Basis der relevanten technischen und normativen Grundlagen. Die Beurteilung erfolgt in Anlehnung an die BStLärmIV auf Grundlage der relevanten Zeiträume (§ 10) und Schallausbreitungsbedingungen. Die Ermittlung der Lärmemissionen aus dem Straßenverkehr erfolgt in Anlehnung an die aktuelle Ausgabe der RVS 04.02.11. In der Beurteilung werden dabei die Immissionen zufolge Bautätigkeit selbst und die induzierten Bauverkehre berücksichtigt.

Der Bauablauf wurde auf Grundlagen des technischen Berichts Bauablauf (Einlage N471) erstellt.

Die Arbeitszeiten der Bautätigkeiten werden dabei im Regelfall von Montag bis Freitag von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr berücksichtigt. Bei Arbeiten, welche eine Totalsperre der Eisenbahnstrecke sowie des Straßenverkehrs erfordern, werden in Ausnahmefällen die Arbeitszeiten auf den Abend- bzw. Nachtzeitraum bzw. auf die Wochenendzeiten ausgedehnt.

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

Bestandserfassung

Die messtechnischen Untersuchungen der Bestandsimmissionen dienen zur Darstellung und Dokumentation des Bestandszustands und zum Zwecke der Beweissicherung. An 10 Messpositionen entlang des Projektabschnittes wurden schalltechnische Messungen über einen Zeitraum von 24 Stunden durchgeführt. Weiters erfolgten an 9 Messpositionen Kurzzeitmessungen von vorbeifahrenden Zügen. Die Messorte wurden vorab so gewählt, dass der Zweck der messtechnischen Untersuchung nachvollziehbar in optimaler Weise erfüllt werden kann.

Beurteilung der Schallimmissionen in der Bauphase

Für die Beurteilung der Schallimmissionen in der Bauphase wurden die beurteilungsrelevanten Schallemissionen durch Bauarbeiten berücksichtigt und an den exponierten Anrainern beurteilt. Für die Beurteilung der Schallimmissionen wird das Vorhaben in 256 Abschnitte unterteilt, zeitlich in sieben Baujahre 2024 bis 2030.

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

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

Maßnahmen zum Schutz vor Baulärmimmissionen nachvollziehbar.

Beurteilung der Schallimmissionen in der Betriebsphase

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

Grundsätzlich wurden die Schallemissionen der Bahnstrecken 114.01 (Gänserndorf - Dürnkrot) und 115 (Gänserndorf - Marchegg), der Vershubtätigkeiten und der relevanten Straßen in der Betrachtung und Beurteilung der Schienenverkehrslärmimmissionen berücksichtigt.

Die Grundlage der Beurteilung der Schienenverkehrslärmimmissionen stellt die Aufbereitung einer Emissionserklärung auf Basis der Ausgangsdaten (Zugverkehrsdaten) innerhalb des Untersuchungsraums dar. Die Beurteilung der Schienenverkehrslärmimmissionen beruht auf der rechnerischen Bestimmung der maßgeblichen Grenzwerte der Schienenverkehrslärm-Immissionschutzverordnung - SchIV, abgeleitet auf Basis der bahnbedingten Bestandssituation für die maßgeblichen Immissionsorte im Untersuchungsraum und der Beurteilung der mittleren Spitzenpegel der lautesten Zuggattung. Darüber hinaus wurde durch den humanmedizinischen Gutachter eine Beurteilung der vorhabensbedingten Erhöhungen des Beurteilungspegels in der Prognose gegenüber der Nullvariante durchgeführt.

Die Ergebnisse der Schallausbreitungsberechnungen werden an den exponierten Gebäudefassaden unter Berücksichtigung der Stockwerkshöhe, sowie anhand von Rasterlärmkarten dargestellt. Die Beurteilung der Schienenverkehrslärmimmissionen erfolgt in der gegenständlichen Untersuchung anhand der Grenzwerte gemäß SchIV und darüber hinaus durch Vorgaben des humanmedizinischen Gutachters zur Beurteilung der vorhabensbedingten Erhöhungen des Beurteilungspegels in der Prognose gegenüber der Nullvariante.

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

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

Beurteilung der Schallimmissionen durch Straßenverkehr und Park-and-Ride-Anlagen

Durch die Projektumsetzung ist keine Erhöhung der Kfz-Frequenzen zu erwarten, allerdings wird der durch zusätzliche Park-and-Ride-Stellplätze induzierte Verkehr von 18 Park-and-Ride-Anlagen mitberücksichtigt. Für die Beurteilung der Schallimmissionen aus dem Straßenverkehr wurden jene Bereiche betrachtet, an denen aus der Projektumsetzung maßgebliche Änderungen an den Straßenverkehrslärmimmissionen entstehen. Konkret sind dies im vorliegenden Vorhaben die Landesstraße L3027 Überführung Tallesbrunn (km 36,648), der Begleitweg B49 (km 41,127), die Überführung Bahngasse (km 45,115), die B40 Überführung Dürnkrot (km 49,607), die Überführung Wirtschaftsweg (km 54,000), die Überführung L3139 (km 57,471), die Überführung L7 (km 59,017), die Verlängerung Fabrikweg in Drösing (km 58,540), die Überführung Wirtschaftsweg (km 61,957), die Unterführung Hohenau an der March Neugasse (km 65,990), die Überführung Kleine Friedhofgasse (km 70,613) und die Überführung Gemeindestraße (km 74,263).

Vier weitere Überführungen (Bahngasse km 45,115; Wirtschaftsweg km 54,000; Wirtschaftsweg km 61,957 und Gemeindestraße km 74,263) wurden nicht berücksichtigt da sich in unmittelbarer und weiterer Umgebung keine Anrainer befinden.

Beurteilung der Schallimmissionen durch Anlagen

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

Maßnahmen zum Schutz vor Schallimmissionen

Aus der Beurteilung der Schienenverkehrslärmimmissionen resultieren Schutzmaßnahmen entsprechend den Kriterien der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung - SchIV. Diese beinhalten primär bahnseitige Maßnahmen (Lärmschutzwände) mit Angabe der Lage (Bahn-km, links/rechts der Bahn), der Länge und der Höhe über der Schienenoberkante SOK die in Tabelle 126 des Fachbericht Schalltechnik (Einlage N303-1) dargestellt sind. Die Objektschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) sind in den Maßnahmenplänen dargestellt.

Die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen sind aus Sicht des Fachgebietes Lärmschutz plausibel und nachvollziehbar. Es ergeben sich grundsätzlich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber den Einschätzungen der Projektwerberin. Die Beurteilung im Fachgebiet Lärmschutz umfasst die Immissionen aus der Bauphase, sowie während des Betriebs aus Schienenverkehr der Bahnstrecken 114.01 (Gänserndorf - Dürnkrot) und 115 (Gänserndorf - Marchegg, Vershubtätigkeiten, Straßenverkehr und haustechnischen Anlagen). Zur Sicherstellung der Einhaltung der Schutzziele aus dem Schienenverkehrsbetrieb sind aktive (bahnseitige) und passive (objektseitige) Maßnahmen erforderlich. Aus schalltechnischer Sicht sind die Ergebnisse und Schutzmaßnahmen nachvollziehbar und entsprechen dem Stand der Technik.“

Dementsprechend erfolgt die analoge Anlehnung an der BStLärmIV, welche Schutzziele für die Bauphase festgelegt.

Dazu führt der UVP-Sachverständige für Humanmedizin auf den Seiten 82 ff. der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen Folgendes aus: „Die mittelbaren und unmittelbaren Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich des Lebens und der Gesundheit der Menschen und deren Lebensräumen sind ausreichend dargestellt. Hinsichtlich der Lärmimmissionen sind die Auswirkungen des Vorhabens unter Anwendung der humanmedizinischen Zusatzkriterien auch aus schalltechnischer Sicht ausreichend dargestellt und können somit einer humanmedizinischen Prüfung hinsichtlich der Gefährdung oder Schädigung von Gesundheit und Leben von Menschen unterzogen werden. Unter den geplanten aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen sind aus humanmedizinischer Sicht keine Ergänzungen der fachlichen Aussagen zu den Auswirkungen des Vorhabens erforderlich.“

Der Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz bestätigte, dass „unzumutbare Immissionsbelastungen auf das Schutzgut Mensch mit den von ihm geprägten und genutzten Lebensräumen unter Berücksichtigung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen und der damit verbundenen Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vermieden werden.

Im Rahmen der durchgeführten schalltechnischen Beurteilung wurden alle dem Stand der Technik entsprechenden relevanten Gesetze, Verordnungen und Richtlinien (SchIV, BStLärmIV, ÖAL 3-1) berücksichtigt und angewendet. Die Auswirkungen der Schallimmissionen aus der Bauphase, dem Schienenverkehrsbetrieb sowie dem Betrieb der technischen Anlagen und des durch das Projekt entstehenden Änderungen im Straßenverkehr, sowie die Wahl von geeigneten Schutzmaßnahmen sind in einer nachvollziehbaren und umfassenden Art und Weise dargestellt.

Die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter durch Lärm und Erschütterung unter Berücksichtigung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen und der damit bedingten Einhaltung der Immissionsgrenzwerte wird möglichst geringgehalten. Die Grenzwerte der SchIV werden in allen Bereichen eingehalten.

Der Sachverständige für Lärm- und Erschütterungsschutz bestätigt in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen aus schalltechnischer Sicht hinsichtlich des Schienenlärms während der Betriebsphase, dass die Immissionsbelastung der Nachbarinnen unter Berücksichtigung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen und der damit bedingten Einhaltung der Immissionsgrenzwerte möglichst geringgehalten wird.

Die vorhabensbedingten Immissionen führen somit aus Sicht der Sachverständigen weder zu Gesundheitsgefährdungen noch zu erheblichen Belästigungen.

Die Vorgaben der SchIV für den Schienenlärm wurden somit eingehalten. Die als zusätzlich zwingend erforderlich erachteten Maßnahmenvorschläge der Sachverständigen wurden in Spruchpunkt IV. aufgenommen.

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

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

V.1.5. Zu § 24f Abs 3 und 4 UVP-G 2000

Gemäß § 24f Abs 3 UVP-G 2000 sind die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10 UVP-G 2000) in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vor-

schreibungen (insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen.

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

Den Vorgaben des § 24f Abs 3 UVP-G 2000 hat die UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 dadurch entsprochen, dass sämtliche im Rahmen des Auflageverfahrens bei der UVP-Behörde eingelangten Einwendungen und Stellungnahmen von den Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023 beantwortet wurden. Die Stellungnahmen und Einwendungen sind bei dessen Erstellung in die fachliche Beurteilung der Sachverständigen eingeflossen und wurden gegebenenfalls in Form von Maßnahmenvorschreibungen berücksichtigt. Im Rahmen der fachlichen Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und Einwendungen ergaben sich keine Gründe, die - bei Berücksichtigung der von den Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen im Umfang der unter Spruchpunkt IV. des Bescheides aufgenommenen Nebenbestimmungen - einer Realisierung des Vorhabens entgegenstehen.

In der mündlichen Verhandlung am 27. und 28. November 2023 sind die Sachverständigen ebenfalls auf alle Vorbringen der Verfahrensbeteiligten in fachlicher Hinsicht eingegangen, wobei in einigen Bereichen eine Änderung des in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen enthaltenen Maßnahmenkataloges erfolgte.

Im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau konnte die Einhaltung des § 24f UVP-G 2000 festgestellt werden und kommt die Gesamtbewertung gemäß § 24f Abs 4 UVP-G 2000 zum Ergebnis, dass unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen (siehe zu den Projektzielen und den öffentlichen Interessen am Vorhaben unter Punkt VI. der Begründung), insbesondere des Umweltschutzes, keine schwerwiegenden Umweltauswirkungen, die durch Nebenbestimmungen (Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen) nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden könnten, zu erwarten sind, weshalb auch kein Abweisungsgrund vorliegt.

Zusammenfassend hat das Ermittlungsverfahren ergeben, dass unter der Voraussetzung, dass die im Projekt (in der UVE) enthaltenen und jene von den Sachverständigen zusätzlich für zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen umgesetzt werden, die Umweltverträglichkeit des

eingereichten Vorhabens vorliegt. Die vorgeschlagenen Maßnahmen wurden in der Fassung nach der mündlichen Verhandlung als Nebenbestimmungen in Spruchpunkt IV. des Bescheides aufgenommen und damit verbindlich vorgeschrieben.

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

V.1.6. Zu den Nebenbestimmungen

Die Vorschreibung sämtlicher Nebenbestimmungen erfolgte im Rahmen der Zuständigkeit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 und somit aufgrund Grundlage des UVP-G 2000 (§ 24f Abs 3 und 4), des EisbG (§ 31f) und nach weiteren mitangewendeten MaterienGesetzen (§ 18 ForstG und § 111 WRG 1959).

Im Allgemeinen ist hervorzuheben, dass Maßnahmen, zu denen bereits das Gesetz unmittelbar verpflichtet, keiner Auflage im Bescheid bedürfen (siehe VwGH vom 26.03.1980, 1571/77, VwSlg. 10078 A/1980, 03.06.1997, 97/06/0055). Die bloße Wiederholung von Vorschreibungen (Rechtsfolgen), die bereits durch das Gesetz festgelegt sind, kann nicht als solche Nebenbestimmung angesehen werden.

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

Es muss nach Zuständigkeitsübergang eindeutig feststellbar sein, welcher Teil des Bescheides und welche Nebenbestimmungen von welcher Behörde zu vollziehen sind. Die die Bauphase betreffenden Vorschreibungen sind vom Zuständigkeitsübergang nicht betroffen.

Im Wesentlichen wurden als Nebenbestimmungen in Spruchpunkt IV. die in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vorgeschlagenen zwingenden Maßnahmen (in der Fassung nach der mündlichen Verhandlung) übernommen.

Die Aufnahme von Auflagenvorschlägen, die bereits im Projekt enthalten bzw. von der Projektwerberin im Zuge der mündlichen Verhandlung zum Projektinhalt erhoben wurden und somit Projektbestandteil sind, ist grundsätzlich ebenfalls entbehrlich. Diese wurden nur im Fall stilistischer Abänderungen aufgenommen.

Hervorzuheben ist, dass die Nebenbestimmungen aus dem Fachbereich Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt) in Spruchpunkt IV. aufgenommen wurden, soweit diese für die Umweltverträglichkeit des Vorhabens als unabdingbar angesehen wurden.

Festzuhalten ist, dass die Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen sowie die Verhandlungsschrift samt Beilagen Bestandteil des gegenständlichen Bescheides sind. Allfällige dort enthaltene Erläuterungen und Begründungen sind somit insbesondere bei der Auslegung des Spruches heranzuziehen.

Nebenbestimmungen können von der Behörde nur dann vorgeschrieben werden, wenn sie sich auf das verfahrensgegenständliche Vorhaben beziehen. Soweit von den Parteien und Beteiligten und insbesondere den Sachverständigen die Aufnahme von Nebenbestimmungen (Vorschreibungen, Bedingungen und Auflagen) in den Genehmigungsbescheid gefordert wurde, ist darauf hinzuweisen, dass durch den Antrag der Projektwerberin auch der Gegenstand des Verwaltungsverfahrens klar und eindeutig vorgegeben wird. Soweit Forderungen nicht bereits in die Nebenbestimmungen des Spruches Eingang gefunden haben waren sämtliche Anträge abzuweisen.

Aus Sicht der Behörde werden die anzuwendenden Umweltschutzvorschriften eingehalten. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass sämtliche Bescheidvoraussetzungen durch die Projektwerberin einzuhalten sind. Diese stellen neben den in den Spruch des Bescheides übernommenen Vorschreibungen der Sachverständigen vor allem auch sämtliche in der UVE, dem Bauentwurf, der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sowie der Verhandlungsschrift und sonstigen Unterlagen enthaltenen Bedingungen hinsichtlich Bau und Betrieb des gegenständlichen Vorhabens dar.

V.1.7. Zu den Nebenbestimmungen im Einzelnen

Angeführt werden nur jene Nebenbestimmungen, die sich aufgrund des Ergebnisses der mündlichen Verhandlung, dem ergänzenden Parteiengehör bzw. aufgrund von Ergänzungen und Verbesserungen der ho. Behörde verändert haben.

Seitens der Behörde wurden allgemeine Nebenbestimmungen, IV.1.0.1. bis IV.1.0.4., hinzugefügt, die insbesondere die Informationspflicht der Projektwerberin betreffend den Baubeginn und die Bestellung von Bauaufsichten sowie betreffend die (gewässer-)ökologischen Auflagen den Verweis auf das nachfolgende teilkonzentrierte Verfahren gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000, zum Inhalt haben.

Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen (ST), IV.1.1.6. bis IV.1.1.9.:

Aus der Formulierung der Maßnahmenvorschläge war keine eindeutige Anordnung zu entnehmen und diese daher nicht hinreichend bestimmt, weshalb eine entsprechende Umformulierung vorgenommen wurde.

Betreffend den Entfall des Wirtschaftsweges in Tallesbrunn in km 36,220 bis km 36,550, r.d.B., (ST 07) legte die Projektwerberin in der mündlichen Verhandlung, wie vom Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen ersucht, einen entsprechenden Plan vor (siehe Beilage 12a zur Verhandlungsschrift).

Die Auflage ST 07 konnte entfallen, da eine gleichlautende Auflage LW 01 vom Fachbereich Agrarwesen und Boden vorgeschrieben wurde. Die Auflage LW 01 wurde in den Spruch des Bescheides (Spruchpunkt IV.1.8.1.) aufgenommen (siehe unten).

Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt - ÖK), IV.1.2.15., IV.1.2.16., IV.1.2.29 bis IV.1.2.33, IV.1.2.67., IV.1.2.74. bis IV.1.2.77., IV.1.2.83. und IV.1.2.84.:

Die angesprochenen Maßnahmenvorschläge wurden im Zuge der mündlichen Verhandlung durch die Sachverständigen auf Anregung der Projektwerberin überarbeitet und abgeändert (siehe Verhandlungsschrift, Seite 39 ff.).

Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT), IV.1.5.29. bis IV.1.5.45.:

Sämtliche Vorschläge der Partei via donau - Österreichische Wasserstraßen-GmbH (D013a: v1 bis v12 und D013b: v1 bis v7) wurde vom Sachverständigen als Maßnahmenvorschläge empfohlen. Die Maßnahmenvorschläge WT 36 (D013a: v9) und WT 43 (D013b: v4) wurden im Zuge der mündlichen Verhandlung auf Anregung der Projektwerberin ersatzlos gestrichen (siehe Verhandlungsschrift, Seite 43). Die Maßnahmenvorschläge betreffend die via donau (IV.1.5.25. bis IV.1.5.45.) wurden dementsprechend in den Spruch aufgenommen.

Die Auflagen WT 30 (v1) und WT 40 (v1) sind wortident. Auflage WT 40 (v1) konnte daher entfallen.

Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität (AW), IV.1.6.2., IV.1.6.3. und IV.1.6.5.:

Aus der Formulierung der Maßnahmenvorschläge war keine eindeutige Anordnung zu entnehmen und diese daher nicht hinreichend bestimmt, weshalb eine entsprechende Umformulierung vorgenommen wurde.

Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter (RP), IV.1.7.2. bis IV.1.7.16. und IV.3.2.3.:

Aus der Formulierung des Maßnahmenvorschlags war keine eindeutige Anordnung zu entnehmen und dieser daher nicht hinreichend bestimmt, weshalb eine entsprechende Umformulierung vorgenommen wurde.

Sämtliche Maßnahmenvorschläge des Bundesdenkmalamtes als mitwirkender Behörde wurde von den Sachverständigen als Maßnahmenvorschläge empfohlen. Die Maßnahmenvorschläge betreffend das Fachgebiet Kulturgüter (IV.1.7.3. bis 1.7.16.) wurden dementsprechend in den Spruch aufgenommen. Bei der Auflage DMG 5.3 betrifft die Miteinbeziehung des Bundesdenkmalamtes in einem künftigen Änderungsverfahren. Die Miteinbeziehung ist gesetzlich vorgeschrieben und daher nicht in den Spruch des Bescheides aufzunehmen.

In der mündlichen Verhandlung wendete die Projektwerberin ein, dass die Auflage RP 02 keine taugliche Rechtsgrundlage hätte. Dieser rechtlichen Auffassung folgend wurde die Auflage RP 02 als Empfehlung in den Bescheid aufgenommen (Spruchpunkt IV.3.2.3.).

Zu der Nebenbestimmung für den Fachbereich Agrarwesen und Boden (LW), IV.1.8.1.:

Aus der Formulierung des Maßnahmenvorschlags war keine eindeutige Anordnung zu entnehmen und dieser daher nicht hinreichend bestimmt, weshalb eine entsprechend Umformulierung vorgenommen wurde.

Betreffend den Entfall des Wirtschaftsweges in Tallesbrunn in km 36,220 bis km 36,550, r.d.B., (IV.1.8.1.) legte die Projektwerberin in der mündlichen Verhandlung, wie vom Sachverständigen für den Fachbereich Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen

(ST) in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen ersucht, einen entsprechenden Plan vor (siehe Beilage 12a zur Verhandlungsschrift).

Die Auflage ST 07 des Sachverständigen für Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen (ST) konnte daher entfallen.

Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Forstwesen und Waldökologie; Jagdwesen und Wildökologie (FW), IV.1.9.4., IV.1.9.5., IV.1.9.8. und IV.1.9.12.:

Im Forsttechnischen Gutachten vom 8. Oktober 2023 stellt der Sachverständige fest, dass sich aufgrund der ergänzenden Auskünfte von April 2023, Optimierung von Beckenstandorten, eine Reduktion der dauerhaft zu rodenden Flächen ergibt: die Gesamtrodungsfläche reduziert sich um 1.670 m² von 64.048 m² auf 62.378 m². Die Dauerrodungen werden durch die Beckenoptimierungen um 1.117 m² von 38.967 m² auf 37.850 m² verringert. Der Ausspruch der dauerhaften Rodungen wurde in Spruchpunkt IV.1.9.4. entsprechend geändert.

Im Zuge des ergänzenden Parteiengehörs regte die Projektwerberin mit Schreiben vom 16. Mai 2024 eine Änderung des Maßnahmenvorschlages FW 05 an. Der Sachverständige teilte mit Schreiben vom 24. Mai 2024 mit, dass der vorgeschlagenen Ergänzung, zugestimmt werden könne. Der Maßnahmenvorschlag wurde um den Passus „und diesen benachbarten österreichischen Gemeinden“ ergänzt. Der geänderte Maßnahmenvorschlag wird als Spruchpunkt IV.1.9.5. in den Bescheid aufgenommen.

Die im Maßnahmenvorschlag FW 08 angeführte Rechtsvorschrift, § 22 der NÖ Pflanzenschutzverordnung, ist nicht mehr in Kraft und wurde durch die geltende Rechtsvorschrift § 1 der NÖ Pflanzengesundheitsverordnung, LGBl. Nr. 17/2021 idGF, in Spruchpunkt IV.1.9.8. ersetzt.

Der Maßnahmenvorschlag FW 12 wurde von der ho. Behörde präzisiert und als Spruchpunkt IV.1.9.12. in den Bescheid aufgenommen.

Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht / Blendung / Beschattung, IV.2.7.1.:

Aus der Formulierung des Maßnahmenvorschlags war keine eindeutige Anordnung zu entnehmen und dieser daher nicht hinreichend bestimmt, weshalb eine entsprechende Umformulierung vorgenommen wurde.

Zusammenfassung

Die von der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 vorgenommene Gesamtbewertung hat ergeben, dass kein Abweisungsgrund gemäß § 24f Abs 4 UVP-G 2000 vorliegt. Das heißt, die Gesamtbewertung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung hat keine schwerwiegenden Umweltbelastungen, die einer Realisierung des geplanten Vorhabens entgegenstehen, ergeben.

Die Gesamtbewertung erfolgte unter Berücksichtigung insbesondere der Umweltverträglichkeitserklärung und der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023 einschließlich der darin enthaltenen und in der öffentlichen mündlichen Verhandlung vom 27. und 28. November 2023 ergänzten fachlichen Auseinandersetzung mit den Stel-

lungnahmen und unter Berücksichtigung der von den UVP-Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen sowie den Ergebnissen des ergänzenden Parteienghört, die in die Entscheidung Eingang gefunden haben.

Da das Ermittlungsverfahren ergeben hat, dass unter der Voraussetzung, dass die in der Umweltverträglichkeitserklärung dargestellten und die von den Sachverständigen geforderten Maßnahmen umgesetzt werden, die Umweltverträglichkeit des geplanten Vorhabens im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau gegeben ist, konnte die gegenständliche Genehmigung erteilt werden.

Angemerkt wird, dass im Spruchpunkt IV. mit einigen begründeten Ausnahmen ausschließlich jene Maßnahmen der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sowie jene im Rahmen der mündlichen Verhandlung bzw. dem ergänzenden Parteienghör geänderten Maßnahmen als Nebenbestimmungen aufgenommen worden sind, deren Umsetzung in die Zuständigkeit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als UVP-Behörde und teilkonzentrierte Genehmigungsbehörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 fällt. Hervorzuheben ist, dass die Nebenbestimmungen aus dem Fachbereich Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt) aufgenommen wurden, soweit diese für die Umweltverträglichkeit des Vorhabens als unabdingbar angesehen wurden. Diese sind nur insofern bindend und anzuwenden, als diese nicht durch die jeweils zuständige Behörde im Zuge des Verfahrens gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000 abgeändert, ergänzt oder aufgehoben werden.

V.2. Bestimmung des Trassenverlaufs nach dem HIG

Die maßgeblichen Bestimmungen des Hochleistungsstreckengesetzes 1971 (HIG), BGBl. Nr. 135/1989 idF BGBl. I Nr. 154/2004, lauten (auszugsweise):

Trassengenehmigung

§ 3. (1) Für die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer Hochleistungsstrecke, die nicht durch Ausbaumaßnahmen – wie etwa Herstellung entsprechender Bahnkörper, Fahrleitungen, Sicherungsanlagen und sonstiger für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken notwendiger Eisenbahnanlagen – auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden kann, bedarf es einer Trassengenehmigung, die der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf Antrag eines Eisenbahnunternehmens nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung (§ 4) mit Bescheid zu erteilen hat. Als Ausbaumaßnahmen sind dabei auch Trassenänderungen geringen Umfanges oder die Zulegung eines weiteren Gleises auf einer durchgehenden Länge von höchstens 10 km zu verstehen, wenn in diesen Fällen die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse nicht mehr als 100 m entfernt ist.

(2) Sofern für den Bau oder die Änderung einer Hochleistungsstrecke oder für eine Begleitmaßnahme eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 durchzuführen ist, bedarf die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer solchen Hochleistungsstrecke ebenfalls einer Trassengenehmigung, die durch Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie zu erteilen ist.

(3) Im Trassengenehmigungsbescheid ist der Trassenverlauf insoweit sicher zu stellen, als hie-für ein Geländestreifen festzulegen und in Planunterlagen darzustellen ist. Die Breite dieses Geländestreifens ist entsprechend den örtlichen Verhältnissen festzulegen und darf das Ausmaß nicht überschreiten, welches für die Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind, notwendig ist, wobei für den Bahnkörper die Breite des Geländestreifens 150 m nicht überschreiten darf.

(4) Der Trassengenehmigungsbescheid ist gemeinsam mit den Planunterlagen beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, bei dem Amt der Landesregierung des örtlich berührten Bundeslandes und bei den örtlich berührten Gemeinden zur Einsicht aufzulegen.

Anhörung im Trassengenehmigungsverfahren

§ 4. (1) Vor Erlassung eines Trassengenehmigungsbescheides sind die Länder, deren örtlicher Wirkungsbereich von dem geplanten Trassenverlauf berührt wird, sowie die in ihrem Wirkungsbereich berührten gesetzlichen Interessenvertretungen zu hören. Zum Zwecke der Anhörung hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vom Eisenbahnunternehmen zu erstellende ausreichende Planunterlagen über den Trassenverlauf zu übermitteln. Bei der Übermittlung sind die Anzuhörenden zur Stellungnahme innerhalb vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie festzulegender angemessener Fristen zu ersuchen. Die Länder sind überdies zu ersuchen, zum geplanten Trassenverlauf auch unter den Gesichtspunkten der vom Land zu besorgenden Angelegenheiten Stellung zu nehmen.

(2) In den Planunterlagen über den Trassenverlauf ist auf die Umweltverträglichkeit des Trassenverlaufes Bedacht zu nehmen und insbesondere auch auszuführen, welche Vorkehrungen vorgesehen sind, damit aus dem Bau und Betrieb von und dem Betrieb auf der geplanten Hochleistungsstrecke zu erwartende und im Verhältnis zur Art der Nutzung des benachbarten Geländes wesentliche zusätzliche Umweltbeeinträchtigungen möglichst gering gehalten werden. Subjektive Rechte werden hiedurch nicht begründet.

(3) Es sind auch die Gemeinden, deren örtlicher Wirkungsbereich vom geplanten Trassenverlauf berührt wird, zu hören. Die Ausübung dieses Anhörungsrechtes durch die Gemeinde ist eine Aufgabe des eigenen Wirkungsbereiches. Zum Zweck der Anhörung sind den Gemeinden die Planunterlagen über den Trassenverlauf, soweit er den örtlichen Wirkungsbereich der jeweiligen Gemeinde berührt, zu übermitteln.

Rechtswirkungen einer Trassengenehmigung

§ 5. (1) Nach Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides dürfen auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien eingerichtet o-der erweitert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. Bauführungen, Anlagenerrichtungen oder -erweiterungen, die Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe sowie die Einrichtung oder Erweiterung von Deponien, die in rechtlich zulässiger Weise vor Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides begonnen wurden, werden hievon nicht berührt.

(2) Als betroffene Grundstücksteile im Sinne des Abs. 1 gelten all jene, die nach den Planunterlagen im Bereich des durch den Trassengenehmigungsbescheid festgelegten Geländestreifens liegen.

(3) Ausnahmen von der Rechtswirkung (Abs. 1) eines erlassenen Trassengenehmigungsbescheides sind zulässig, wenn sie den geplanten Trassenverlauf nicht erheblich erschweren oder wesentlich verteuern oder zum Schutz des Lebens und der Gesundheit von Personen notwendig sind. Abweichend davon sind Ausnahmen von dem Verbot, die Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufzunehmen, auch dann zulässig, wenn das öffentliche Interesse an der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe das öffentliche Interesse nach Vermeidung einer erheblichen Erschwerung oder wesentlichen Verteuerung des geplanten Trassenverlaufes überwiegt.

(4) Ausnahmen nach Abs. 3 hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nach Anhörung des Eisenbahnunternehmens zuzulassen; die Zulassung von Ausnahmen durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist jedoch nicht erforderlich, wenn es über die Vornahme der Neu-, Zu- und Umbauten, über die Errichtung oder Änderung von Anlagen, über die Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe oder über die Einrichtung oder Erweiterung von Deponien auf den von der künftigen Hochleistungsstrecken-Trasse betroffenen Grundstücksteilen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem jeweiligen Eigentümer dieser Grundstücksteile oder mit denjenigen, die zur Errichtung oder Änderung von Anlagen, zur Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe oder zur Einrichtung oder Erweiterung von Deponien berechtigt sind, zu einer zivilrechtlichen Einigung, die schriftlich festgehalten ist, gekommen ist.

(5) Vor Erlassung eines Bescheides, mit dem eine Ausnahme vom Verbot der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe nicht zugelassen wird, ist der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit anzuhören. Der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit ist berechtigt, gegen Bescheide, mit denen eine Ausnahme vom Verbot der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe nicht zugelassen wird, Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben.

(6) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Beseitigung eines dem Abs. 1 widersprechenden Zustandes auf Kosten des Betroffenen anzuordnen.

(7) Nach Ablauf von fünf Jahren nach Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides haben die betroffenen Liegenschaftseigentümer Anspruch auf Einlösung der bezüglichen Grundstücksteile durch das Eisenbahnunternehmen, sofern eine Ausnahmegewilligung (Abs. 4) verweigert wurde und sofern der Trassengenehmigungsbescheid für den Grundstücksteil noch gilt.

(8) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat auf Antrag des Eisenbahnunternehmens oder von Amts wegen die Rechtswirkungen (Abs. 1) eines Trassengenehmigungsbescheides für unwirksam zu erklären, wenn oder insoweit sie zur Sicherstellung des geplanten Trassenverlaufes nicht mehr notwendig sind.

Gemäß § 2 HIG gelten für den Bau von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957.

Die obig zitierten – für die Genehmigung maßgeblichen – Bestimmungen des HIG sehen zusammengefasst vor, dass es für die Sicherstellung des Trassenverlaufes (bzw. des für die Trasse vorgesehenen bzw. notwendigen Geländestreifens) für eine Hochleistungsstrecke, die nicht durch

Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden kann (daher iSv neu zu errichten ist), einer Trassengenehmigung der Bundesministerin für (nunmehr) Klima-schutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie bedarf und zwar auf Antrag eines Eisenbahnunternehmens unter Vorlage von Planunterlagen (Trassenplan). Dies auch im Rahmen eines Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens.

Gemäß § 3 Abs 1 HIG hat die Behörde nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen die Ergebnisse der Anhörung (§ 4 leg cit) zu entscheiden.

Nach Trassengenehmigung dürfen gemäß § 5 HIG auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) bzw. auf dem festgelegten Geländestreifen in den Planunterlagen Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien eingerichtet oder erweitert werden. Ausnahmen von diesen Rechtswirkungen sind gemäß § 5 Abs 3 HIG möglich.

Seitens des Sachverständigen für Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb inkl. Straßen wird wie bereits unter Punkt III.2 der Begründung ausgeführt, bestätigt, dass im Projekt die Erfordernisse einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn dargestellt sind und auf die sonstigen öffentlichen Interessen Bedacht genommen wurde.

Vom Sachverständigen wird auch bestätigt, dass der zu sichernde Geländestreifen des Trassenverlaufs nach § 3 HIG, welcher sich beim gegenständlichen Vorhaben an den Bestand orientiert, in den Planunterlagen unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse dargestellt ist und die Breite des Geländestreifens das Ausmaß nicht überschreitet, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind, notwendig ist (vgl. dazu Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023, S. 181 ff., Band 1).

Den gesetzlichen Interessensvertretungen, dem Land sowie den Standortgemeinden wurde mit Schreiben vom 16. Jänner 2022, GZ 2022-0.933.821, die Möglichkeit zur Stellungnahme gemäß § 4 Abs 1 HIG eingeräumt. Wie schon unter Punkt I.8. der Begründung angeführt, hat das Land Niederösterreich davon Gebrauch gemacht.

Die UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 kommt daher – auch unter Berücksichtigung, dass es im Anhörungsverfahren zu keinen Einwendungen gekommen ist – zu dem Schluss, dass das gegenständliche Hochleistungsstreckenbauvorhaben die Voraussetzungen des § 3 Abs 1 HIG erfüllt.

Rechtswirkungen der Trassengenehmigung:

Nach Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides dürfen auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien eingerichtet oder erweitert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. Bauführungen, Anlagenerrichtungen oder -erweiterungen, die Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe sowie die Einrichtung oder Erweiterung von Deponien, die in rechtlich

zulässiger Weise vor Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides begonnen wurden, werden hiervon nicht berührt.

Als betroffene Grundstücksteile gemäß § 5 Abs 2 HIG gelten all jene, die nach den Planunterlagen im Bereich des durch den Trassengenehmigungsbescheid festgelegten Geländestreifens liegen.

Auf die in § 5 Abs 3 HIG unter bestimmten Voraussetzungen vorgesehene Möglichkeit von Ausnahmen von diesen Rechtswirkungen wird hingewiesen.

V.3. Mitbewendung des EisbG 1957 einschließlich des ASchG

V.3.1. Zu den Genehmigungsvoraussetzungen

Die maßgeblichen Bestimmungen und Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Eisenbahngesetz 1957 (EisbG 1957), BGBl. Nr. 60/1957 idF BGBl. I Nr. 231/2021 lauten folgendermaßen (auszugsweise):

Erforderlichkeit einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung

§ 31. Für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen ist die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erforderlich.

Antrag

§ 31a (1) Die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist bei der Behörde zu beantragen. Dem Antrag ist ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und projektrelevante Fachgebiete umfassende Gutachten beizugeben; letztere zum Beweis, ob das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht. Im Falle beantragter Abweichungen vom Stand der Technik sind auch die Vorkehrungen darzustellen, die sicherstellen sollen, dass trotz Abweichung vom Stand der Technik die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen an den Arbeitnehmerschutz gewährleistet sind. Wenn das Bauvorhaben eine Hauptbahn alleine oder über eine Hauptbahn hinausgehend auch eine vernetzte Nebenbahn betrifft, ist nur ein Gutachten beizugeben, das alle projektrelevanten Fachgebiete zu umfassen hat; werden für die Erstattung dieses Gutachtens mehr als ein Sachverständiger bestellt, hat ein solches Gutachten eine allgemein verständliche Zusammenfassung zu enthalten. [...]

Genehmigungsvoraussetzungen

§ 31f. (1) Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ist zu erteilen, wenn

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

2. *vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen durch das Bauvorhaben nicht verletzt werden oder im Falle des Vorliegens einer Verletzung solcher Interessen der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung dieser Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht und*
3. *eingewendete subjektiv öffentliche Rechte einer Partei nicht verletzt werden oder im Falle einer Verletzung eingewendeter subjektiv öffentlicher Rechte einer Partei dann, wenn der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der der Partei durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.*

(2) Eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für ein Bauvorhaben im Gefährdungsbereich (§ 4 Abs. 6 Z 3 des Bundesstraßengesetzes 1971-BStG 1971, BGBl. Nr. 286/1971) eines Betriebes, in dem die in Anlage 5 GewO 1994 genannten gefährlichen Stoffe mindestens in einer in dieser Anlage gegebenen Menge vorhanden sind (Seveso-Betrieb), darf überdies nur dann erteilt werden, wenn dieser Gefährdungsbereich im Bauentwurf ausgewiesen ist und Vorkehrungen vorgesehen sind, die bewirken, dass bei Realisierung des Bauvorhabens und dessen künftigen Betriebes weder schwere Unfälle (§ 84b Z 12 GewO 1994) beim Seveso-Betrieb bewirkt noch das Risiko oder die Folgen solcher Unfälle vergrößert oder verschlimmert werden können.

(3) Vom Stand der Technik sind beantragte Abweichungen in Ausnahmefällen zulässig, wenn mit Vorkehrungen die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann.

Gemäß § 2 HIG gelten für den Bau von und den Betrieb auf Hochleistungstrecken die Bestimmungen des EisbG.

Dem Antrag auf eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 31a EisbG ist ein Bauentwurf und ein Gutachten für projektrelevante Fachgebiete beizugeben als Beweis, dass – sofern keine Abweichungen vom Stand der Technik beantragt wurden – das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 31f Abs 1 EisbG ist zusammengefasst zu erteilen, wenn das Bauvorhaben erstens dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn entspricht sowie durch dessen Ausführung und Inbetriebnahme, zweitens der Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der entstehende Nachteil aus der Verletzung von Bund, Ländern und Gemeinden wahrzunehmender Interessen und drittens der Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der einer Partei, die subjektiv öffentliche Rechte eingewendet hat, entsteht.

V.3.2. Stand der Technik

Gemäß der Genehmigungsvoraussetzung des § 31f Abs 1 EisbG hat das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn - sofern gemäß Abs 3 keine Abweichungen beantragt wurden mit Vorkehrungen wie die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann - zu entsprechen und hat der Beweis dafür bereits mit Antragstellung im Gutachten gemäß § 31a EisbG zu erfolgen.

Gemäß § 9b (Abs 1) EisbG stellt den „Stand der Technik“ im Sinne des Eisenbahngesetzes der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fortschrittlicher technologischer Verfahren, Einrichtungen, Bau- und Betriebsweisen, deren Funktionsfähigkeit erwiesen und erprobt ist, dar. Bei der Bestimmung des Standes der Technik sind insbesondere vergleichbare Verfahren, Einrichtungen, Bau- oder Betriebsweisen heranzuziehen und ist die Verhältnismäßigkeit zwischen dem Aufwand für die nach der vorgesehenen Betriebsform erforderlichen technischen Maßnahmen und dem dadurch bewirkten Nutzen für die jeweils zu schützenden Interessen zu berücksichtigen.

Mit BGBl. I Nr. 115/2024 wurde das EisbG novelliert und dem § 9b „Stand der Technik“ nunmehr die Absätze 2 und 3 hinzugefügt. Die Änderungen traten mit 20. Juli 2024 in Kraft. Gemäß der neu hinzugefügten Absätze 2 und 3 ist der Nachweis des Standes der Technik jedenfalls als erbracht anzusehen, soweit die Einhaltung der anerkannten Regeln der Technik nachgewiesen werden kann. Als anerkannten Regeln der Technik sind insbesondere die geltenden einschlägigen TSI (§ 89), die in den geltenden einschlägigen TSI angeführten europäischen Normen oder, sofern keine einschlägigen TSI anwendbar sind oder keine in den geltenden einschlägigen TSI angeführten europäischen Normen zur Anwendung kommen, die einschlägigen nationalen Vorschriften und europäischen harmonisierten Normen zu verstehen.

Gemäß § 243a Abs 4 EisbG sind die mit dem Tag des Ablaufes der Kundmachung des Novelle BGBl. I Nr. 115/2024 anhängigen Verwaltungsverfahren nach den bisherigen Bestimmungen weiterzuführen.

V.3.3. Gutachten gemäß § 31a EisbG

Wie schon unter Punkt III.3. der Begründung weiter oben ausgeführt, wurde seitens der Projektwerberin ein Gemeinschaftsgutachten gemäß § 31a EisbG vom 27. April 2022 vorgelegt. Mit Schreiben vom 30. September 2022 (Revision 1) und vom 24. November 2022 (Ergänzung zum § 31a EisbG Gutachten vom 30. September 2022) wurde das Gutachten vom 27. April 2022 angepasst und ergänzt. Da das betreffende Vorhaben eine Hauptbahn betrifft, enthält das Gutachten auch eine allgemein verständliche Zusammenfassung.

Die ho. Behörde, Oberste Eisenbahnbehörde, bewertet dieses Gutachten gemäß § 31a EisbG der Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. in der Fassung vom 24. November 2022 als schlüs-

sig, vollständig, nachvollziehbar und daher als inhaltlich richtig. Im Verfahren sind keine Umstände hervorgekommen, aufgrund deren das Gutachten gemäß § 31a EisbG in Zweifel zu ziehen gewesen wäre.

Der Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates hat in seiner schriftlichen Stellungnahme vom 3. November 2023, GZ 2023 0.212.885, unter Hinweis auf die Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer festgehalten, dass die Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerinnenschutzes von der Genehmigungsbehörde durch Prüfung und Auswertung der Gutachten und Prüfbescheinigungen im Sinne der von ihm zitierten rechtlichen Rahmenbedingungen vorzunehmen ist.

Das Gutachten gemäß § 31a EisbG wurde somit auch hinsichtlich der Belange des Arbeitnehmerschutzes im Verfahren nicht angezweifelt.

Aus dem vorliegenden Gutachten gemäß § 31a EisbG in der Fassung vom 24. November 2022 und unter Berücksichtigung der vorliegenden Ermittlungsergebnisse ergibt sich somit, dass das gegenständliche Vorhaben unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn unter Einhaltung der Bestimmungen des ArbeitnehmerInnenschutzes dem Stand der Technik entspricht und als zur Ausführung geeignet ist.

V.3.4. Berührte Interessen von Gebietskörperschaften

Sämtliche im Zuge des Verfahrens (bzw. im Rahmen der Anhörung gemäß § 4 HIG) eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen wurden von den UVP-Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sowie in der öffentlichen mündlichen Verhandlung entsprechend behandelt.

Dabei sind seitens der betroffenen Gebietskörperschaften eine Stellungnahme des Landes Niederösterreich vom 24. Februar 2023 (C001) eingegangen.

Eine Verletzung der von den Gebietskörperschaften wahrzunehmenden Interessen durch das gegenständliche Bauvorhaben wurde hierdurch jedoch nicht vorgebracht.

Betreffend die Rücksichtnahme auf die Länderinteressen wird auf die positiven Stellungnahmen des Landes Niederösterreich vom 24. Februar 2023 im Rahmen der Anhörung gemäß § 4 HIG verwiesen.

Im Zuge des Verfahrens sind seitens der betroffenen Gebietskörperschaften keine weiteren Stellungnahmen eingegangen. Auf Grund des Verfahrensergebnisses ist daher davon auszugehen, dass das weiter unten dargestellte überwiegende öffentliche Interesse an der Errichtung des Vorhabens allfällig berührten Interesse der Gebietskörperschaften überwiegt.

In diesem Zusammenhang wird auf den Abspruch über die eingelangten Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen unter Spruchpunkt V. des Bescheides verwiesen. Die inhaltliche Auseinandersetzung damit erfolgt unter Punkt VI. der Begründung weiter unten.

Ebenso wird hinsichtlich des Überwiegens des Öffentlichen Interesses auf die Ausführungen hierzu weiter unten verwiesen.

V.3.5. Eingewendete subjektiv öffentliche Rechte

Stellungnahmen und Einwendungen von Parteien erfolgten im Zuge des gesamten UVP-Verfahrens. Auf die fachliche Auseinandersetzung damit im Zuge der öffentlichen Auflage des Antrags und der Projektunterlagen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen wird hingewiesen.

Auf diese sowie auf die Parteien- und Beteiligtenvorbringen im weiteren Verfahren wird unter Punkt VI. der Begründung weiter unten im Einzelnen näher eingegangen.

Wie dem Spruchpunkt V. zu entnehmen ist, waren sämtliche Einwendungen, soweit es sich überhaupt um Einwendungen im Rechtssinne gehandelt hat, oder den Einwendungen durch die Aufnahme von entsprechenden Nebenbestimmungen oder durch bereits im Bauentwurf oder der Umweltverträglichkeitserklärung selbst vorgesehene Maßnahmen entsprochen wird, ab- bzw. zurückzuweisen.

Zum Überwiegen des Öffentlichen Interesses siehe weiter unten Punkt VI. der Begründung.

V.3.6. Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes

Gemäß § 5 Abs 1 der Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr (AVO Verkehr 2017), BGBl. II Nr. 17/2012 ist bereits im Rahmen von Gutachten gemäß §§ 31a Abs 1 EISbG die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes zu überprüfen und nachzuweisen bzw. gemäß § 11 Abs 1 AVO Verkehr 2017 jene im Rahmen eines Genehmigungsantrags nach § 24a Abs 1 UVP- G 2000 nachzuweisen.

Bei Berührung von eisenbahnrechtlichen Verwaltungsvorschriften im UVP-Verfahren hat gemäß § 11 Abs 2 AVO Verkehr 2017 jenes Gutachten die erforderlichen Prüfungen gemäß § 5 Abs 2 Z 1 bis Z 6 leg cit zu beinhalten:

1. *Prüfung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente gemäß § 5 ASchG*
2. *Prüfung der Unterlage für spätere Arbeiten gemäß § 8 des Bauarbeitenkoordinationsgesetzes (BauKG), BGBl. I. Nr.37/1999 idF BGBl. I. Nr. 72/2016*
3. *Prüfung der Explosionsschutzdokumente gemäß Verordnung explosionsfähige Atmosphären*
4. *Prüfung der Einhaltung der Arbeitnehmerschutzvorschriften (ASchG) und Durchführungsverordnungen*
5. *Prüfung der Einhaltung der sonstigen Rechtsvorschriften gemäß § 33 Abs 3 Z 2 ASchG sowie gemäß Anhang A und Anhang B der Arbeitsmittelverordnung*
6. *Prüfung des Vorliegens der Voraussetzungen gemäß § 95 Abs 3 Z 2 ASchG*

Zu berücksichtigen sind auch die – auf die AVO Verkehr 2017 aufbauenden - relevanten Punkte der Richtlinie R10 des Verkehrs-Arbeitsinspektorates (Schwerpunktconcept aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes für Eisenbahnanlagen) herausgegeben von der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau.

Gemäß § 93 Abs 1 Z 4 ASchG ist in Genehmigungsverfahren von Eisenbahnanlagen nach dem Eisenbahngesetz der Arbeitnehmerinnenschutz zu berücksichtigen, sind laut Abs 2 in diesen

Verfahren dem Genehmigungsantrag die in § 92 Abs 3 leg cit genannten Unterlagen (Beschreibung der Arbeitsstätte, Verzeichnis der Arbeitsmittel, erforderliche Pläne und Skizzen, sonst für die Beurteilung des Projektes erforderliche Unterlagen, Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente) anzuschließen und dürfen die Anlagen nur genehmigt werden, wenn sie den Arbeitnehmerschutzvorschriften entsprechen und zu erwarten ist, dass überhaupt oder bei Einhaltung der erforderlichenfalls vorzuschreibenden geeigneten Bedingungen und Auflagen die nach den Umständen des Einzelfalles vorsehbaren Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden. Für die Vorschreibung von Auflagen ist § 92 Abs 2 letzter Satz anzuwenden.

Gemäß § 94 Abs 1 ASchG sind, soweit nicht § 93 anzuwenden ist, bei sonstigen Genehmigungen und Vorschreibungen (Bewilligung von Einrichtungen, Arbeitsmitteln usw.) nach dem Eisenbahngesetz zusammenhängende Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen.

Gemäß § 12 AVO Verkehr 2017 sind auch im Rahmen einer Fertigstellungsanzeige gemäß § 24h UVP-G 2000, im Rahmen einer Nachkontrolle sowie im Rahmen einer Überprüfung gemäß § 24h die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes nachzuweisen.

Gemäß § 12 Abs 1 Arbeitsinspektionsgesetz 1993 (ArbIG), BGBl. Nr. 27/1993 idF BGBl. I Nr. 61/2021, hat das zuständige Arbeitsinspektorat Parteistellung in Verwaltungsverfahren, die den Arbeitnehmerschutz berühren. Im Konkreten Fall ist das zuständige Arbeitsinspektorat das Verkehrs-Arbeitsinspektorat (VAI), welches dem Bundesminister für Arbeit und Wirtschaft, Sektion Arbeitsrecht und Zentral-Arbeitsinspektorat, Gruppe Verkehrs-Arbeitsinspektorat, untersteht und im ganzen Bundesgebiet für den Schutz der Arbeitnehmer in den Bereichen Eisenbahn, Seilbahn, Luftfahrt und Schifffahrt, zuständig ist.

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

Seitens der Sachverständigen gemäß § 31a EisbG wurde festgehalten, dass Arbeitnehmerschutzbestimmungen gemäß der AVO-Verkehr unter Berücksichtigung der relevanten Punkte der Richtlinie R10 des Verkehrs-Arbeitsinspektorates (Schwerpunktkonzept aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes) herausgegeben von der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau, eingehalten wurden.

Dem Gutachten gemäß § 31 a EisbG ist somit zu entnehmen, dass die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entsprechend der AVO Verkehr 2017 unter Berücksichtigung des Schwerpunktkonzeptes aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes R 10 für Eisenbahnanlagen begutachtet und die Erfüllung aller Erfordernisse festgestellt wurde.

Wie schon weiter oben zum „Stand der Technik“ festgehalten, hat das Ermittlungsverfahren keine Anhaltspunkte ergeben, dass durch das Vorhaben gegen zwingende Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes verstoßen würde. Unter Berücksichtigung des Bauentwurfs und des vorliegenden Gutachtens ergeben sich somit keine Zweifel, dass das Vorhaben den Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht und die Genehmigungsvoraussetzungen des ASchG eingehalten werden.

V.3.7. Unterbrochene Verkehrsanlagen und Wasserläufe

Verkehrsanlagen und Wasserläufe, die durch den Bau und Betrieb der Eisenbahn gestört oder unbenutzbar werden, sind gemäß § 20 EisbG vorhabensgemäß von der Projektwerberin wiederherzustellen.

V.3.8. Bauausführungsfrist

Gemäß § 31g EisbG ist in der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung eine angemessene Frist vorzuschreiben, innerhalb der der Bau abzuschließen und der Betrieb zu eröffnen ist.

Die Projektwerberin gibt in der Umweltverträglichkeitserklärung an, dass für die Umsetzung des Projekts der Zeitraum zwischen 2024 und 2030 vorgesehen ist. Die Baumaßnahmen erstrecken sich insgesamt über sieben Jahre und erfolgen abschnittsweise. Im Rahmenplan 2024-2029 wird die Fertigstellung im Jahr 2032 angegeben.

Im Hinblick auf Art, Größe und Umfang des gegenständlichen Bauvorhabens war die Bauausführungsfrist daher unter Berücksichtigung der von der Projektwerberin nach derzeitigem Stand dargelegten Planungen für die Bauabwicklung mit **12. September 2034** festzulegen.

Bemerkt wird, dass die Eisenbahnbehörde die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für erloschen zu erklären hat, wenn diese Frist ohne zwingende Gründe nicht eingehalten wird. In diesem Zusammenhang ist jedoch auch darauf hinzuweisen, dass diese Frist auf rechtzeitig gestellten Antrag verlängert werden kann.

V.3.9. Eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung

Um Mitverbindung der (nationalen) eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung hat die Projektwerberin nicht angesucht. Wegen des Umfangs und der Komplexität des gesamten Vorhabens konnte die Betriebsbewilligung nicht im Sinne des § 34a EisbG mit der Baugenehmigung mitverbunden werden.

Die Erteilung der Betriebsbewilligung zur Vollinbetriebnahme bleibt somit nach Antrag innerhalb der Bauausführungsfrist unter Vorlage der entsprechenden Prüfbescheinigungen gemäß § 34b EisbG durch das Eisenbahnunternehmen einem gesonderten Verfahren vorbehalten.

V.3.10. Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems

Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems (IOP) und Inbetriebnahme des Vorhabens

Die gegenständliche Hochleistungs- und Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke ist Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN). Dies bedeutet, dass auch die materiellrechtlichen Bestimmungen des 8. Teils, 2. Hauptstück des EisbG (§§ 86 ff.) betreffend Interoperabilität des Eisenbahnsystems anzuwenden sind.

Die grundlegenden Anforderungen (§ 90 EisbG) sind die Gesamtheit aller Bedingungen, die das Eisenbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich der

Schnittstellen erfüllen müssen und die im Anhang III der Richtlinie (EU) 2016/797 angeführt sind. Teilsysteme (§ 99 EisbG) haben dabei gemäß § 100 EisbG den jeweils einschlägigen Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (kurz: TSI; § 89 EisbG) zu entsprechen.

Zum Nachweis der Erfüllung der Anforderungen an die Interoperabilität wird die Vorhabenswerberin gemäß § 105 Abs. 1 EisbG bei der Inbetriebnahme des Vorhabens ein Dossier vorzulegen haben das insbesondere die EG-Prüferklärungen gemäß § 102 EisbG zu enthalten hat.

In diesem Zusammenhang ist ergänzend auch auf die Bestimmungen des §§ 104 ff. EisbG BGBl. I Nr. 231/2021 im 4. Abschnitt betreffend Inbetriebnahme ortsfester technischer Einrichtungen des 2. Hauptstücks des EisbG betreffend Interoperabilität des Eisenbahnsystems hinzuweisen, die das grundsätzliche (zusätzliche) Erfordernis einer Genehmigung zur Inbetriebnahme für die Inbetriebnahme neuer Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“, erneuerter oder aufgerüsteter bestehender Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“ vorsieht.

Zweck der oben angeführten Bestimmungen ist die Sicherstellung der Interoperabilität des österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems mit dem übrigen transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem.

Hinsichtlich der Interoperabilität wurden von der Projektwerberin folgende durch die Benannten Stelle Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H., Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien, Notified Body, Kennnummer 1602 erstellten EG-Zwischenberichte vorgelegt:

- Zwischenprüfbescheinigung GZ 21/3080/INF 001 für die Teilsysteme Infrastruktur (INF), einschließlich Personen mit eingeschränkter Mobilität (PRM), TSI INF 1299/2014/EU und TSI PRM 1300/2014/EU, Durchführungsverordnung 2019/776, Modul SG, Phase Einreichplanung, der Benannten Stelle Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H., Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien, Kennnummer 1602, vom 27. April 2022;
- Zwischenprüfbescheinigung GZ 21/3080/CCS 001 für das Teilsystem Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, TSI 2016/919 und Durchführungsverordnung 2019/776, 2020/387 und 2020/420, Modul SG, Bewertungsphase Einreichung für Baugenehmigung, der Benannten Stelle Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H., Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien, Kennnummer 1602, vom 27. April 2022;
- Zwischenprüfbescheinigung, GZ 21/3080/ENE 001 für das Teilsystem Energie, TSI ENE, Verordnung (EU) Nr. 1301/2014 EG, Modul SG, Phase Entwurfsprüfung, der Benannten Stelle Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H., Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien, Kennnummer 1602, vom 27. April 2022.

CSM - Risikobewertung

„Gemeinsame Sicherheitsmethoden“ (CSM) sind die zu entwickelnden Methoden zur Beschreibung der Art und Weise, wie die Sicherheitsniveaus, die Erreichung der Sicherheitsziele und die Einhaltung der anderen Sicherheitsanforderungen beurteilt werden.

Mit der Verordnung Nr. 352/2009/EG der Europäischen Kommission vom 24.04.2009 wurde eine „Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken gemäß Art 6 Abs 3 lit a der Richtlinie 2004/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates“ im ABl. Nr. L108 vom 29.04.2009 erlassen (CSM-Verordnung). Es folgte die Aufhebung der Verordnung

(EG) Nr. 352/2009 durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 der Kommission vom 30. April 2013, die wiederum durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2015/1136 der Kommission vom 13. Juli 2015 abgeändert wurde (am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung in Kraft trat).

Die gegenständlich anzuwendende Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 in der Fassung Nr. 2015/1136 ist grundsätzlich auf Haupt- und vernetzten Nebenbahnen (direkt) anzuwenden und beinhaltet Vorgaben für ein harmonisiertes Verfahren für die Evaluierung und Bewertung von Risiken in Bezug auf „signifikante“ Änderungen im Eisenbahnsystem, einschließlich der Bewertung der Anwendung des Verfahrens und der Ergebnisse durch eine unabhängige Bewertungsstelle. Diese „signifikanten Änderungen“ betreffen sicherheitsrelevante Änderungen technischer, betrieblicher oder organisatorischer Art.

Gemäß Art 7 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 unterbreitet die Bewertungsstelle dem Vorschlagenden den Sicherheitsbewertungsbericht. Der Sicherheitsbewertungsbericht wird von der nationalen Sicherheitsbehörde bei ihrer Entscheidung über die Genehmigung von Teilsystemen und Fahrzeugen berücksichtigt.

Im ersten Schritt ist dabei eine Signifikanzprüfung der geplanten Änderungen gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 402/2013 vorzunehmen.

Aus den dem gegenständlichen Bauvorhaben zugrundeliegenden Unterlagen ist zu entnehmen, dass im Rahmen des betrieblichen Risikomanagements der ÖBB für das gegenständliche Projekt ein Risikobewertungsverfahren für Infrastrukturanlagen gemacht und ein Risikoanalyse-Bericht erstellt wurde. Als Bearbeitungsstand wurde der Stand „Planung (Einreichprojekt)“ und „Errichtung“ herangezogen.

Im ersten Schritt wurde eine Signifikanzprüfung der geplanten Änderungen gemäß Art 4 Abs 2 der Verordnung (EU) Nr. 402/2013 vorgenommen. Diese hat ergeben, dass die gegenständlichen Änderungen als „nicht signifikant“ eingestuft werden können.

Der vollständige „Nachweis der Erfüllung der Sicherheitsanforderungen“ gemäß Anhang I Kapitel 3 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 wird erst im Zuge der Inbetriebnahme (Betriebsbewilligung) möglich sein.

Die bei der Betriebsbewilligung vorzulegende letztgültige „unabhängige Bewertung“ gemäß Artikel 6 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 wird daher insgesamt den Zeitraum vom Projektbeginn über die Baugenehmigung bis hin zur Betriebsbewilligung zu umfassen haben.

Es wird darauf hingewiesen, dass in Österreich gemäß Art 6 Abs 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 die Bewertungsstellen durch die nationale Akkreditierungsstelle anhand der im Anhang II der Verordnung festgelegten Kriterien akkreditiert sein müssen.

Der Erklärung des verantwortlichen Betriebsleiters gemäß § 6 Abs 4 EISBVO 2003 ist zu entnehmen, dass dieser gegen das Projekt keine Einwände hat.

V.3.11. Zusammenfassung und Interessenabwägung

Zusammengefasst geht die Eisenbahnbehörde im Hinblick auf das Ermittlungsergebnis (insbesondere das Gutachten gemäß § 31a EisbG) davon aus, dass das Vorhaben unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn unter Einhaltung der Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes dem Stand der Technik entspricht, keine öffentlichen Interessen von Gebietskörperschaften verletzt werden und der Vorteil für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens größer ist als der Nachteil, der Parteien die subjektiv öffentliche Rechte eingewendet haben, entsteht und damit auch die Genehmigungsvoraussetzung des § 31f EisbG als erfüllt betrachtet werden kann.

Zudem geht die Eisenbahnbehörde im Hinblick auf das Ermittlungsergebnis davon aus, dass die Inanspruchnahme aller für die Realisierung des gegenständlichen Bauvorhabens erforderlichen Liegenschaften (ungeachtet der Erlangung des Grundeigentums bzw. der Verfügungsberechtigung) notwendig ist und im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt. Verkehrsanlagen und Wasserläufe, die durch den Bau der Eisenbahn gestört werden oder unbenütztbar, sind vom Eisenbahnunternehmen nach dem Ergebnis dieses UVP-Verfahrens in geeigneter Weise gemäß § 20 EisbG wiederherzustellen.

V.4. Mitbewendung des Wasserrechtsgesetzes 1959

Die maßgeblichen Bestimmungen und Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG 1959), BGBl. Nr. 215/1959 idGF BGBl. I Nr. 73/2018 lauten folgendermaßen (auszugsweise):

Besondere Wasserbenutzung an öffentlichen Gewässern und privaten Tagwässern

§ 9. (1) Einer Bewilligung der Wasserrechtsbehörde bedarf jede über den Gemeingebrauch (§ 8) hinausgehende Benutzung der öffentlichen Gewässer sowie die Errichtung oder Änderung der zur Benutzung der Gewässer dienenden Anlagen. Auf Antrag hat die Behörde festzustellen ob eine bestimmte Benutzung eines öffentlichen Gewässers über den Gemeingebrauch hinausgeht.

(2) Die Benutzung der privaten Tagwässer sowie die Errichtung oder Änderung der hiezu dienenden Anlagen bedarf dann einer Bewilligung der Wasserrechtsbehörde, wenn hiedurch auf fremde Rechte oder infolge eines Zusammenhanges mit öffentlichen Gewässern oder fremden Privatgewässern auf das Gefälle, auf den Lauf oder die Beschaffenheit des Wassers, namentlich in gesundheitsschädlicher Weise, oder auf die Höhe des Wasserstandes in diesen Gewässern Einfluss geübt oder eine Gefährdung der Ufer, eine Überschwemmung oder Versumpfung fremder Grundstücke herbeigeführt werden kann. [...]

Benutzung des Grundwassers

§ 10. (1) Der Grundeigentümer bedarf zur Benutzung des Grundwassers für den notwendigen Haus- und Wirtschaftsbedarf keiner Bewilligung der Wasserrechtsbehörde, wenn die Förderung nur durch handbetriebene Pump- oder Schöpfwerke erfolgt oder wenn die Entnahme in einem angemessenen Verhältnis zum eigenen Grunde steht.

(2) In allen anderen Fällen ist zur Erschließung oder Benutzung des Grundwassers und zu den damit im Zusammenhang stehenden Eingriffen in den Grundwasserhaushalt sowie zur Errichtung oder Änderung der hierfür dienenden Anlagen die Bewilligung der Wasserrechtsbehörde erforderlich. [...]

Grundsätze für die Bewilligung hinsichtlich öffentlicher Interessen und fremder Rechte

§ 12. (1) Das Maß und die Art der zu bewilligenden Wasserbenutzung ist derart zu bestimmen, dass das öffentliche Interesse (§ 105) nicht beeinträchtigt und bestehende Rechte nicht verletzt werden.

(2) Als bestehende Rechte im Sinne des Abs. 1 sind rechtmäßig geübte Wassernutzungen mit Ausnahme des Gemeingebrauches (§ 8), Nutzungsbefugnisse nach § 5 Abs 2 und das Grundeigentum anzusehen. [...]

Stand der Technik

§ 12a. (1) Der Stand der Technik im Sinne dieses Bundesgesetzes ist der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fortschrittlicher Verfahren, Einrichtungen oder Betriebsweisen, deren Funktionstüchtigkeit erprobt und erwiesen ist. Bei der Bestimmung des Standes der Technik sind insbesondere jene vergleichbaren Verfahren, Einrichtungen oder Betriebsweisen heranzuziehen, welche am wirksamsten zur Erreichung eines allgemein hohen Schutzniveaus für die Umwelt insgesamt sind. Bei der Festlegung des Standes der Technik sind unter Beachtung der sich aus einer bestimmten Maßnahme ergebenden Kosten und ihres Nutzens und des Grundsatzes der Vorsorge und der Vorbeugung im Allgemeinen wie auch im Einzelfall die Kriterien des Anhangs G zu berücksichtigen.

(2) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft kann durch Verordnung für bestimmte Wasserbenutzungen sowie für dieses Bundesgesetz unterliegende Anlagen und Maßnahmen den maßgeblichen Stand der Technik bestimmen.

(3) Der Stand der Technik ist bei allen Wasserbenutzungen sowie diesem Bundesgesetz unterliegenden Anlagen und Maßnahmen, nach Maßgabe der nachfolgenden Bestimmungen sowie den auf diesem Bundesgesetz basierenden Verordnungen einzuhalten. Sofern der Antragsteller nachweist, dass im Einzelfall auf Grund besonderer Umstände mit wirtschaftlich zumutbarem Aufwand der Stand der Technik nicht eingehalten werden kann bzw. technisch nicht herstellbar ist, darf eine Bewilligung mit weniger strengen Regelungen dann erteilt werden, wenn dies im Hinblick auf die gegebenen wasserwirtschaftlichen Verhältnisse vorübergehend hingenommen werden kann. Eine solche Ausnahme ist kurz zu befristen und mit den gebotenen Vorkehrungen, Auflagen oder Nebenbestimmungen zu versehen. Dem Antrag sind die zu seiner Prüfung erforderlichen Unterlagen, insbesondere jene nach § 103 anzuschließen. Es besteht die Möglichkeit zur Erhebung einer Amtsbeschwerde (§ 116).

(4) In einer Verordnung nach Abs. 2 kann für bestimmte Vorhaben die Anwendung des Anzeigeverfahrens (§ 114) vorgesehen werden.

Dauer der Bewilligung; Zweck der Wasserbenutzung

§ 21. (1) Die Bewilligung zur Benutzung eines Gewässers ist nach Abwägung des Bedarfes des Bewerbers und des wasserwirtschaftlichen Interesses sowie der wasserwirtschaftlichen und

technischen Entwicklung gegebenenfalls unter Bedachtnahme auf eine abgestufte Projektverwirklichung, auf die nach dem Ergebnis der Abwägung jeweils längste vertretbare Zeitdauer zu befristen. Die Frist darf bei Wasserentnahmen für Bewässerungszwecke 25 Jahre sonst 90 Jahre nicht überschreiten. [...]

Bewilligungspflichtige Maßnahmen

§ 32. (1) Einwirkungen auf Gewässer, die unmittelbar oder mittelbar deren Beschaffenheit (§ 30 Abs. 3) beeinträchtigen, sind nur nach wasserrechtlicher Bewilligung zulässig. Bloß geringfügige Einwirkungen, insbesondere der Gemeingebrauch (§ 8) sowie die ordnungsgemäße land- und forstwirtschaftliche Bodennutzung (Abs. 8), gelten bis zum Beweis des Gegenteils nicht als Beeinträchtigung.

(2) Nach Maßgabe des Abs. 1 bedürfen einer Bewilligung insbesondere

a) die Einbringung von Stoffen in festem, flüssigem oder gasförmigem Zustand in Gewässer (Einbringungen) mit den dafür erforderlichen Anlagen, [...]

c) Maßnahmen, die zur Folge haben, dass durch Eindringen (Versickern) von Stoffen in den Boden das Grundwasser verunreinigt wird, [...]

(5) Auf Einwirkungen, Maßnahmen und Anlagen, die nach Abs. 1 bis 4 bewilligt werden, finden die für Wasserbenutzungen (Wasserbenutzungsanlagen) geltenden Bestimmungen dieses Bundesgesetzes sinngemäß Anwendung. [...]

Besondere bauliche Herstellungen

§ 38.(1) Zur Errichtung und Abänderung von Brücken, Stegen und von Bauten an Ufern, dann von anderen Anlagen innerhalb der Grenzen des Hochwasserabflusses fließender Gewässer oder in Gebieten, für die ein gemäß § 42a Abs. 2 Z 2 zum Zweck der Verringerung hochwasserbedingter nachteiliger Folgen erlassenes wasserwirtschaftliches Regionalprogramm (§ 55g Abs. 1 Z 1) eine wasserrechtliche Bewilligungspflicht vorsieht, sowie von Unterführungen unter Wasserläufen, schließlich von Einbauten in stehende öffentliche Gewässer, die nicht unter die Bestimmungen des § 127 fallen, ist nebst der sonst etwa erforderlichen Genehmigung auch die wasserrechtliche Bewilligung einzuholen, wenn eine solche nicht schon nach den Bestimmungen des § 9 oder § 41 dieses Bundesgesetzes erforderlich ist. Die Bewilligung kann auch zeitlich befristet erteilt werden. [...]

Entwässerungsanlagen

§ 40. (1) Entwässerungsanlagen bedürfen der wasserrechtlichen Bewilligung, sofern es sich um eine zusammenhängende Fläche von mehr als 3 ha handelt oder eine nachteilige Beeinflussung der Grundwasserverhältnisse des Vorfluters oder fremder Rechte zu befürchten ist. [...]

Vorläufige Überprüfung

§ 104.

(1) Die Behörde hat bei Vorliegen eines den Bestimmungen des § 103 entsprechenden Antrages, unbeschadet § 104a, sofern aus der Natur des Vorhabens Auswirkungen auf öffentliche Rücksichten (§ 106) zu erwarten sind, vornehmlich insbesondere dahingehend zu prüfen,

a. ob und inwieweit durch das Vorhaben öffentliche Interessen (§ 105) berührt werden;

- b. *ob und inwieweit von dem Vorhaben Auswirkungen, insbesondere erhebliche negative Auswirkungen auf den Gewässerzustand im Sinne des Abs. 5 zu erwarten sind;*
- c. *ob die Anlagen dem Stand der Technik entsprechen;*
- d. *welche Maßnahmen zum Schutz der Gewässer, des Bodens und des Tier- und Pflanzenbestandes vorgesehen oder voraussichtlich erforderlich sind;*
- e. *ob und inwieweit von dem Vorhaben Vorteile im allgemeinen Interesse zu erwarten sind;*
- f. *ob sich ein allfälliger Widerspruch mit öffentlichen Interessen durch Auflagen (§ 105) oder Änderungen des Vorhabens beheben ließe;*
- g. *ob und inwieweit geplante Wasserversorgungsanlagen für den angestrebten Zweck geeignet sind und welche Schutzmaßnahmen (§ 34) voraussichtlich erforderlich sind;*
- h. *ob und inwieweit für eine einwandfreie Beseitigung anfallender Abwässer Vorsorge getroffen ist;*
- i. *ob das Vorhaben mit einem anerkannten wasserwirtschaftlichen Rahmenplan (§ 53), mit einer Schutz- oder Schongebietsbestimmung (§§ 34, 35 und 37), mit einem Sanierungsprogramm (§ 33d), mit dem Nationalen Gewässerbewirtschaftungsplan, dem Hochwasserrisikomanagementplan, mit einem Regionalprogramm (§ 55g) oder sonstigen wichtigen wasserwirtschaftlichen Planungen in Widerspruch steht;*
- j. *ob das Vorhaben zwischenstaatlichen Vereinbarungen widerspricht. [...]*

(5) Ein Vorhaben mit erheblichen negativen Auswirkungen auf den Gewässerzustand ist gegeben, wenn durch das Vorhaben Auswirkungen zu erwarten sind, die den Vorgaben des Art. 4 der Richtlinie 2000/60/EG oder der §§ 30a ff und § 104a WRG 1959, den jeweiligen Zustand der Gewässer zu erhalten oder den Zielzustand zu erreichen, entgegenstehen und

- 1. *bezogen auf eine biologische Qualitätskomponente des ökologischen Zielzustandes eines Oberflächenwasserkörpers (§ 30a) signifikant stärkere Störungen aufweisen oder*
- 2. *zu einer in ihrer Intensität vergleichbaren Störung des chemischen Zielzustands eines Wasserkörpers oder des mengenmäßigen Zielzustandes eines Grundwasserkörpers führen. [...]*

Vorhaben mit Auswirkungen auf den Gewässerzustand

§ 104a. (1) Vorhaben, bei denen

- 1. *durch Änderungen der hydromorphologischen Eigenschaften eines Oberflächenwasserkörpers oder durch Änderungen des Wasserspiegels von Grundwasserkörpern*
 - a) *mit dem Nichterreichen eines guten Grundwasserzustandes, eines guten ökologischen Zustandes oder gegebenenfalls eines guten ökologischen Potentials oder*
 - b) *mit einer Verschlechterung des Zustandes eines Oberflächenwasser- oder Grundwasserkörpers zu rechnen ist,*
- 2. *durch Schadstoffeinträge mit einer Verschlechterung von einem sehr guten zu einem guten Zustand eines Oberflächenwasserkörpers in der Folge einer neuen nachhaltigen Entwicklungstätigkeit zu rechnen ist,*

sind jedenfalls Vorhaben, bei denen Auswirkungen auf öffentliche Rücksichten zu erwarten sind (§§ 104 Abs. 1, 106).

(2) Eine Bewilligung für Vorhaben gemäß Abs. 1, die einer Bewilligung oder Genehmigung auf Grund oder in Mitankwendung wasserrechtlicher Bestimmungen bedürfen, kann nur erteilt werden, wenn die Prüfung öffentlicher Interessen (§§ 104, 105) ergeben hat, dass

- 1. alle praktikablen Vorkehrungen getroffen wurden, um die negativen Auswirkungen auf den Zustand des Oberflächenwasser- oder Grundwasserkörpers zu mindern und*
- 2. die Gründe für die Änderungen von übergeordnetem öffentlichem Interesse sind und/oder, dass der Nutzen, den die Verwirklichung der in §§ 30a, c und d genannten Ziele für die Umwelt und die Gesellschaft hat, durch den Nutzen der neuen Änderungen für die menschliche Gesundheit, die Erhaltung der Sicherheit der Menschen oder die nachhaltige Entwicklung übertroffen wird und*
- 3. die nutzbringenden Ziele, denen diese Änderungen des Oberflächenwasser- oder Grundwasserkörpers dienen sollen, aus Gründen der technischen Durchführbarkeit oder auf Grund unverhältnismäßiger Kosten nicht durch andere Mittel, die eine wesentlich bessere Umweltoption darstellen, erreicht werden können. [...]*

Öffentliche Interessen

§ 105. (1) Im öffentlichen Interesse kann ein Antrag auf Bewilligung eines Vorhabens insbesondere dann als unzulässig angesehen werden oder nur unter entsprechenden Auflagen und Nebenbestimmungen bewilligt werden, wenn:

- a.) eine Beeinträchtigung der Landesverteidigung oder eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder gesundheitsschädliche Folgen zu befürchten wären;*
- b.) eine erhebliche Beeinträchtigung des Ablaufes der Hochwässer und des Eises oder der Schiff- oder Floßfahrt zu besorgen ist;*
- c.) das beabsichtigte Unternehmen mit bestehenden oder in Aussicht genommenen Regulierungen von Gewässern nicht im Einklang steht;*
- d.) ein schädlicher Einfluß auf den Lauf, die Höhe, das Gefälle oder die Ufer der natürlichen Gewässer herbeigeführt würde;*
- e.) die Beschaffenheit des Wassers nachteilig beeinflußt würde;*
- f.) eine wesentliche Behinderung des Gemeingebrauches, eine Gefährdung der notwendigen Wasserversorgung, der Landeskultur oder eine wesentliche Beeinträchtigung oder Gefährdung eines Denkmals von geschichtlicher, künstlerischer oder kultureller Bedeutung oder eines Naturdenkmals, der ästhetischen Wirkung eines Ortsbildes oder der Naturschönheit oder des Tier- und Pflanzenbestandes entstehen kann;*
- g.) die beabsichtigte Wasseranlage, falls sie für ein industrielles Unternehmen bestimmt ist, einer landwirtschaftlichen Benutzung des Gewässers unüberwindliche Hindernisse bereiten würde und dieser Widerstreit der Interessen sich ohne Nachteil für das industrielle Unternehmen durch Bestimmung eines anderen Standortes an dem betreffenden Gewässer beheben ließe;*
- h.) durch die Art der beabsichtigten Anlage eine Verschwendung des Wassers eintreten würde;*
- i.) sich ergibt, daß ein Unternehmen zur Ausnutzung der motorischen Kraft eines öffentlichen Gewässers einer möglichst vollständigen wirtschaftlichen Ausnutzung der in Anspruch genommenen Wasserkraft nicht entspricht;*
- k.) zum Nachteile des Inlandes Wasser ins Ausland abgeleitet werden soll;*

l.) das Vorhaben den Interessen der wasserwirtschaftlichen Planung an der Sicherung der Trink- und Nutzwasserversorgung widerspricht.

m.) eine wesentliche Beeinträchtigung des ökologischen Zustandes der Gewässer zu besorgen ist;

n.) sich eine wesentliche Beeinträchtigung der sich aus anderen gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften resultierenden Zielsetzungen ergibt.

(2) Die nach Abs. 1 vorzuschreibenden Auflagen haben erforderlichenfalls auch Maßnahmen betreffend die Lagerung und sonstige Behandlung von Abfällen, die beim Betrieb der Wasseranlage zu erwarten sind, sowie Maßnahmen für den Fall der Unterbrechung des Betriebes und für Störfälle zu umfassen, soweit nicht I. Hauptstück 8a. Abschnitt der Gewerbeordnung Anwendung finden. Die Wasserrechtsbehörde kann weiters zulassen, daß bestimmte Auflagen erst ab einem dem Zeitaufwand der hiefür erforderlichen Maßnahmen entsprechend festzulegenden Zeitpunkt nach Inbetriebnahme der Anlage oder von Teilen der Anlage eingehalten werden müssen, wenn dagegen vom Standpunkt des Schutzes fremder Rechte oder der in Abs. 1 genannten öffentlichen Interessen keine Bedenken bestehen.

Inhalt der Bewilligung

§ 111. (1) Nach Beendigung aller erforderlichen Erhebungen und Verhandlungen hat die Wasserrechtsbehörde, wenn der Antrag nicht als unzulässig abzuweisen ist, über Umfang und Art des Vorhabens und die von ihm zu erfüllenden Auflagen zu erkennen. Der Ausspruch über die Notwendigkeit, den Gegenstand und Umfang von Zwangsrechten (§ 60) hat, wenn dies ohne Verzögerung der Entscheidung über das Vorhaben möglich ist, in demselben Bescheid, sonst mit gesondertem Bescheid zu erfolgen. Alle nach den Bestimmungen dieses Absatzes ergehenden Bescheide sind bei sonstiger Nichtigkeit schriftlich zu erlassen.

(2) Das eingeräumte Maß der Wasserbenutzung muß im Bescheid durch eine genaue Beschreibung der zur Wasserführung dienenden Vorrichtungen (Stauwerk, Überfall, Schleusen, Fluder, Kanal, Rohrleitung, Ausgleichsbecken und andere) sowie aller sonst maßgebenden Teile der Anlage, insbesondere der hydromotorischen Einrichtung und Angabe der Gebrauchszeiten, festgesetzt werden. Das Maß der zur Benutzung kommenden Wassermenge ist, soweit tunlich, auch ziffermäßig durch Festsetzung des zulässigen Höchstaumes zu begrenzen. Bei Wasserkraftanlagen sind die Rohfallhöhe, die Stationsfallhöhe und die einzubauende Leistung sowie womöglich auch das Jahresarbeitsvermögen anzugeben. [...]

Neben der Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung waren im gegenständlichen teil-konzentrierten Genehmigungsverfahren gemäß der Konzentrationsbestimmung des § 24 Abs 1 UVP-G 2000 auch alle vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden, somit auch jene Bewilligungstatbestände nach dem Wasserrechtsgesetz 1959. Die Konzentrationsbestimmung des § 127 Abs 1 lit b WRG 1959 (Mitanwendung bestimmter wasserrechtlicher Tatbestände im rein eisenbahnrechtlichen Verfahren) war daher im gegenständlichen Fall unbeachtlich.

Im Rahmen des gegenständlichen Genehmigungsantrages wurde von der Projektwerberin der Antrag auf wasserrechtliche Bewilligung eingebracht. Die im Vorhaben vorgesehenen wasserrechtlich relevanten Maßnahmen sind dem „Technischen Bericht Wasserbauplanung“ (ON 427,

Plannummer -NB02-UV-01WB-01-0001) vom 12. September 2022 samt den im Teil C des „Einlagenverzeichnisses“, ON 401, Plannummer NB02-UV-0000AL-00-0001, vom 18. November 2022 „Wasserrechtliche Einreichunterlagen“ sowie dem Gutachten gemäß § 31a EibG zu entnehmen. Sie enthalten Konsensanträge, welche insbesondere die im wasserrechtlichen Verfahren erforderlichen Angaben über Art, Ort und Maß (Konsensmenge) der angestrebten Wasserbenutzung sowie zur Dimensionierung der dazu geplanten Wasseranlagen enthalten. Die durch die geplanten wasserbaulichen Anlagen beanspruchten Liegenschaften und bestehenden Wassernutzungsrechte wurden in den Projektunterlagen angegeben.

Beantragt wurden wasserbautechnische Anlagenteile für die Behandlung und Ableitung von Oberflächenwässern aus dem Vorhabensbereich in der Betriebsphase. Die Versickerung von Oberflächenwässern erfolgt über Absetz- und Versickerungsbecken ins Grundwasser bzw. deren Ableitung in einen Vorfluter. Weiters sollen Oberflächenwässer in der Betriebsphase mittels Versickerungsmulden und Dammfußmulden ins Grundwasser versickert werden. Straßenwässern aus dem Vorhaben in der Betriebsphase werden mittels Sickermulden ins Grundwasser versickert. In der Bauphase sind durch Wasserhaltungsmaßnahmen bei der Errichtung von Anlagen die Behandlung und Ableitung der Bauwässer in einen Vorfluter, in das Grundwasser bzw. in den Regenwasserkanal vorgesehen. Ferner ist in der Bauphase zur Abdeckung des Wasserbedarfs der Bodenfräse Entnahmen aus dem Grundwasser mittels Brunnen zu entnehmen (vgl. „Technischen Bericht Wasserbauplanung“ ON 427, Plannummer -NB02-UV-01WB-01-0001, Seite 207 ff.).

Die beantragten Anlagen und Konsense (Wassernutzungen und -einwirkungen) wurden in den Spruch des gegenständlichen Bescheids übernommen.

Gemäß § 32 WRG 1959 sind Einwirkungen auf Gewässer, die unmittelbar oder mittelbar deren Beschaffenheit (§ 30 Abs 3) beeinträchtigen, nur nach wasserrechtlicher Bewilligung zulässig. Bewilligungspflichtig sind insbesondere die Einbringung von Stoffen in festem, flüssigem oder gasförmigem Zustand in Gewässer (Einbringungen) mit den dafür erforderlichen Anlagen (Vorfluteinleitung gemäß Abs 2 lit a) sowie Maßnahmen, die zur Folge haben, dass durch Eindringen (Versickern) von Stoffen in den Boden das Grundwasser verunreinigt wird (Grundwasserversickerung gemäß Abs 2 lit c). Im Sinne des Abs 6 sind für die wasserrechtliche Bewilligung von Wassereinwirkungen und der dazu dienenden Anlagen die Bestimmungen über Wasserbenutzungen (insb. Befristung und Konsensmenge) sinngemäß anzuwenden (vgl. Oberleitner/Berger, WRG-ON^{4.00} § 32 Rz 6).

Im gegenständlichen Projekt sind gezielte Versickerungen in das Grundwasser und Einleitungen in Vorfluter bzw einen Regenwasserkanal von Bauwässern bzw. in der Betriebsphase von Oberflächenwässern (Niederschlagswässer: Bahn- und Straßenwässer) über Versickerungsanlagen ins Grundwasser bzw. in Vorfluter vorgesehen.

Diese sind als „Einbringungen“ im Sinne des § 32 Abs 2 lit a und c WRG 1959 zu qualifizieren und die dazu dienenden Anlagen als Gewässereinwirkungsanlagen. Die breitflächige Versickerung vorhabensbedingter diffuser Wässer löst hingegen die Bewilligungspflicht des § 32 Abs. 2 lit c WRG 1959 nicht aus.

Gemäß § 38 Abs 1 WRG 1959 ist zur Errichtung und Abänderung von Brücken, Stegen und von Bauten an Ufern, dann von anderen Anlagen innerhalb der Grenzen des Hochwasserabflusses fließender Gewässer die wasserrechtliche Bewilligung einzuholen, wenn eine solche nicht schon

nach den Bestimmungen des § 9 oder § 41 dieses Bundesgesetzes erforderlich ist. Als Hochwasserabflussgebiet gilt das bei 30-jährlichen Hochwässern überflutete Gebiet.

§ 38 Abs 1 WRG 1959 macht die Bewilligungspflicht nicht für alle dort genannten Anlagen davon abhängig, dass sie innerhalb der Grenzen des Hochwasserabflusses liegen. In der genannten Bestimmung wird zwischen Brücken, Stegen und Bauten auf der einen und „anderen Anlagen“ auf der anderen Seite unterschieden. Während für letztere eine wasserrechtliche Bewilligungspflicht (nur) dann besteht, wenn sie innerhalb der Grenzen des Hochwasserabflusses liegen, wird für erstere die Bewilligungspflicht allein dadurch ausgelöst, dass es sich um Brücken, Stege und Bauten „an Ufern“ handelt, ohne dass es noch weiterer Feststellungen bedürfte, ob diese Anlagen innerhalb der Grenzen des Hochwasserabflusses gelegen sind (vgl. VwGH 26.06.1996, 96/07/0052, und 8.11.1979, 1713/79). Eine nach § 38 WRG 1959 erteilte Bewilligung vermittelt kein Recht auf Wasserbenutzung (vgl. VwGH 3.10.1957, Slg 4439). Die Bewilligungspflicht des § 38 WRG 1959 ist subsidiär gegenüber jener nach §§ 9, 32 und 41 WRG 1959. Unter die Bewilligungspflicht gemäß § 38 WRG fällt auch die Verrohung eines Gewässers, sofern diese nicht den Zweck hat als Schutz- und Regulierungswasserbau gemäß § 41 zu dienen (vgl. VwGH 12. 12. 1989, 88/07/0010).

Nach § 1 der - auf § 12b WRG gestützten - Bewilligungsfreistellungs-V für Gewässerquerungen, BGBl II 2005/327, bedürfen bestimmte Gewässerquerungen mit Rohr- und Kabelleitungen keiner Bewilligung nach § 38 Abs 1 WRG.

Im gegenständlichen Projekt sind die Errichtung gemäß § 38 WRG bewilligungspflichtiger Bauten an Ufern sowie Gerinnequerungen wie Brücken, Durchlässe und Unterführungen von Wasserläufen vorgesehen (vgl. dazu Umweltverträglichkeitserklärung vom 25. April 2022 idF 18. November 2022, ON N201, Seite 16 f.).

Gemäß § 40 Abs 1 WRG 1959 ist für die Entwässerungsanlagen eine wasserrechtliche Bewilligung erforderlich, sofern es sich um eine zusammenhängende Fläche von mehr als 3 ha handelt oder eine nachteilige Beeinflussung der Grundwasserverhältnisse, des Vorfluters oder fremder Rechte zu befürchten ist. „Entwässern“ im Sinne des § 40 Abs 1 WRG bedeutet die künstliche - weil erst durch eine Anlage zu bewirkende - Herabsetzung des Wassergehalts eines wasserreichen Gebiets. Bezeichnend für eine Entwässerungsanlage ist somit ein Eingriff in den bestehenden Feuchtigkeitshaushalt einer Landschaft (vgl. VwGH 14. 3. 1995, 92/07/0162 mH auf VwGH 29. 6. 1970, 1027/68; 24. 10. 2013, 2013/07/0058). Entwässerungsanlagen sind daher Anlagen, mit denen der Wasserhaushalt im Sinne der Wegleitung von Wasser beeinflusst werden soll, wobei als Vorfluter jenes Gewässer anzusehen ist, welches das abgeleitete Wasser aufnehmen soll.

Im gegenständlichen Projekt sind diverse Bauwasserhaltungen enthalten, für die die Wiederversickerung bzw. Einleitung in Fließgewässer geplant ist. Insoweit diese Bauwasserhaltungen über das reine Trockenhalten von Baugruben (durch Abpumpen des bloß zudringenden Grundwassers) hinaus auch eine Entwässerung im Sinne des § 40 Abs. 1 WRG - also eine auf die Entfeuchtung des Bodens abzielende Grundwasserabsenkung - vorsehen, liegt gemäß dieser Bestimmung eine Bewilligungspflicht vor.

Nach Aussage der Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer, in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023, ab Seite 434 ff., sind die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen

plausibel und nachvollziehbar. Der Untersuchungsraum wurde nachvollziehbar und nach dem Stand der Technik abgegrenzt.

Auf die Frage ob die Auswirkungen des Vorhabens auf Grund- und Oberflächenwässer ausreichend dargestellt ist, antwortet der Sachverständige folgendermaßen: *„Ein dauerhafter Eingriff in fließende Oberflächengewässer erfolgt nicht, sodass unmittelbare Auswirkungen des Vorhabens auf Oberflächengewässer von vornherein ausgeschlossen sind. Die Entwässerung erfolgt nach Stand der Technik durch Sammlung der auf der Bahntrasse anfallenden Niederschlagswässer in entsprechend dimensionierten Versickerungsbecken mit vorgeschalteten Absetzbecken. Die Ableitungen der im Zuge der Bauwasserhaltung anfallenden Wässer wurden nachvollziehbar bemessen und dargestellt. Die Auswirkungen des Vorhabens auf Oberflächenwässer wurden ausreichend dargestellt. Eine Ergänzung der fachlichen Aussagen des Vorhabens ist nicht erforderlich.“*

Betreffend die Veränderung der Funktionszusammenhänge und die Beeinflussung des Grundwassers hat der Sachverständige Folgendes festgestellt: *„Eine unmittelbare Auswirkung auf Veränderungen der Funktionszusammenhänge (Kommunikation Grundwasser und Oberflächengewässer) von vornherein auszuschließen, da ein dauerhafter Eingriff in Oberflächengewässer nicht erfolgt. Die Flächen der Bahntrasse, die in Versickerungsbecken entwässern, sind marginal gegenüber den sonstigen Flächen, die zur Grundwasserneubildung beitragen. Weiters sind die Versickerungsbecken über die Bahntrasse verteilt angeordnet und wird dieselbe Niederschlagsmenge wie im Zustand vor der Vorhabenumsetzung jedoch mit verstärkter Retention versickert. Ein merklicher Eingriff in die Grundwasserneubildung in quantitativer und qualitativer Hinsicht ist bei der vorgesehenen Entwässerung nach Stand der Technik (Versickerung mittels Bodenfilter / aktive Humuspassage) ist nicht zu erwarten.*

In der Bauphase erfolgen temporäre Einleitungen in Oberflächengewässer im Zuge der Wasserhaltung für die Herstellung zahlreicher Objekte. Für eine allenfalls erforderliche Reinigung dieser Wässer zur Einhaltung der AAEV wird mittels projektintegralen Maßnahmen gesorgt. Die Flächen der Bahntrasse, die in der Betriebsphase in Versickerungsbecken entwässern, sind marginal gegenüber den sonstigen Flächen, die zur Grundwasserneubildung beitragen.

Indirekte negative Einwirkungen in qualitativer Hinsicht durch die Versickerung von Bahnniederschlagswässer in den Versickerungsbecken sind auszuschließen, da die ohnedies naturgemäß ganz gering qualitativ belasteten Niederschlagswässer vor der Einleitung des Grundwassers über einen Bodenfilter geführt werden. Für den Störfall wurde durch eine geeignete Dimensionierung und Absperrmöglichkeit der Becken Vorsorge getroffen. Eine nachteilige Beeinflussung des Grundwassers durch qualitative Änderungen des Wasserhaushalts (z.B. Flüssige Emissionen) infolge der Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer ist im Regelbetrieb nicht erwartbar.

Weiters sind die Versickerungsbecken über die Bahntrasse verteilt angeordnet und es wird dieselbe Niederschlagsmenge wie im Naturzustand jedoch mit verstärkter Retention versickert. Ein merklicher Eingriff in die Grundwasserneubildung sowie eine nachteilige Beeinflussung des Grundwassers durch quantitative Änderungen des Wasserhaushalts ist bei der vorgesehenen Entwässerung entsprechend dem Stand der Technik ist nicht zu erwartbar.“

Betreffend die Beeinflussung der Oberflächenwässer durch Retentionsraumverlust und den Verlust von Abflussquerschnitten spricht der Sachverständige aus: *„Da es zu keinen wesentlichen Geländeänderungen für den Oberflächenabfluss und die Oberflächengewässer kommt und die Veränderung an den bestehenden Objekten (Brücken, Durchlässe) ein geringes Maß nicht überschreiten, ergeben sich in der Betriebsphase für die Oberflächengewässer geringe Auswirkungen infolge der Trennwirkung und Geländeänderung. Oberflächengewässer werden nicht verlegt und die Abflussquerschnitte unter der Bahntrasse nur geringfügig verändert. Die Bahntrasse wird nur geringfügig verbreitert, sodass kein wirksamer Retentionsraum verloren geht. Die Durchlässe unter der Bahntrasse bleiben im Bereich der Ausuferungen bestehen, sodass sich am Abfluss ausgeuferter Wässer bzw. am Einstau des Geländes beidseits der Trasse keine Änderung ergibt. Es kommt zufolge des Projekts zu keinem funktionellen Retentionsraumverlust und zu keinem Verlust von Abflussquerschnitten der Oberflächengewässer.“*

Zur Frage nach der Beeinflussung der Oberflächenwässer durch qualitative bzw. quantitative Änderungen des Wasserhaushalts gibt der Sachverständige an, dass *„die Mengen an Oberflächenwässer aus Bahnanlagen und somit die Frachten an Inhaltsstoffen in der Betriebsphase nahezu gleich bleiben. Eine Einleitung der Bahnwässer in Oberflächengewässer (Weidenbach bei Hohenau) bzw. in bestehende Retentionsbecken (Hst. Stillfried) erfolgt grundsätzlich erst nach Vorreinigung über vorgelagerte Absetzbecken. Für den Störfall wurde durch eine geeignete Dimensionierung und Absperrmöglichkeit der Becken Vorsorge getroffen. Eine Beeinflussung der Oberflächenwässer durch qualitative Änderungen des Wasserhaushalts (z.B. Flüssige Emissionen) ist nicht erwartbar.“*

Die Einzeleinleitmengen von Bauwässern aus Wasserhaltungen mit maximal 30 l/s in der Bau-phase in Oberflächengewässer sind vernachlässigbar gering im Vergleich zum natürlichen Abfluss von einigen m³/s bei häufigeren Hochwässern, die von den betroffenen Gewässern und Gerinnen ohne wesentliche Ausuferungen aufgenommen werden. Die Einleitungsmenge von Bahnwässer von max. rd. 14 l/s in der Betriebsphase in den Weidenbach ist vernachlässigbar gering im Vergleich zum natürlichen Abfluss (MQ = 240 l/s,) von einigen m³/s bei häufigeren Hochwässern, die vom betroffenen Gewässer ohne Ausuferung aufgenommen werden (HQ30 = 14 m³/s mit Ausuferungen). Es kommt zu keinen merkbaren quantitativen Änderungen des Wasserhaushalts der betroffenen Oberflächengewässer.“

Zur Einhaltung des Standes der Technik kommt der Sachverständige zum Schluss, dass *„die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens vorgelegten Unterlagen dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften entsprechen. Es ist davon auszugehen, dass bei entsprechender Ausführung und Einhaltung der zur Vorzuschreibung empfohlenen Auflagen die nach den gegebenen Umständen voraussehbaren Gefährdungen, Beeinträchtigungen oder nachteilige Einwirkungen auf die Schutzgüter des gegenständlichen Fachbereiches (WT) auf ein, nicht mehr als geringfügiges Maß, beschränkt bleiben.“*

Nach Aussage der Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023, Seiten 434 ff. sind die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen plausibel und nachvollziehbar. Der Untersuchungsraum wurde nachvollziehbar und nach dem Stand der Technik abgegrenzt. Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Grundwasser und Oberflächen-

wässer sind ausreichend dargestellt. Eine Ergänzung zu den fachlichen Aussagen war nicht erforderlich. Es erfolgt keine mehr als geringfügige Beeinflussung des Grundwassers durch eine Veränderung der Funktionszusammenhänge.

Zur Frage nach einer Beeinflussung des Grundwassers durch qualitative Änderungen des Wasserhaushalts, führt der Sachverständige aus, *„dass denkmögliche Auswirkungen Trübungen und Verkeimungen sowie Erhöhungen des pH-Wertes im Nahbereich der Baugruben sind, welche bis in das Grundwasser reichen bzw. im Nahbereich von Tiefgründungen. Dies sind jedoch sehr lokal und nur temporär. Im Abstrombereich von Sickerbecken ist eine temporäre Verkeimung aufgrund der konzentrierten Einbringung von Oberflächenwasser, zumindest im Nahbereich, denkmöglich. Es erfolgt jedoch keine mehr als geringfügige Beeinflussung des Grundwassers durch qualitative Änderungen des Wasserhaushaltes.“* Weiters erfolgt keine mehr als geringfügige Beeinflussung des Grundwassers durch quantitative Änderungen des Wasserhaushaltes. Aus der Sicht der Fachbereiche Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser entsprechen die vorgelegten Unterlagen dem Stand der Technik bzw. der relevanten Wissenschaften.

Nach Aussage des Sachverständigen für Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023, Seite 435 ff., sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Qualität des Wasserhaushalts in geotechnischer Hinsicht im Fachbeitrag ON N 317-01 und in abfallwirtschaftlicher Sicht im Fachbeitrag ON N 316-01 sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase beschrieben. Zur Frage nach einer Beeinflussung des Grundwassers durch qualitative Änderungen des Wasserhaushalts, führt der Sachverständige aus, dass die Ausführungen der Projektwerberin nachvollziehbar sind und es sich keine Beeinflussung des Grundwassers durch nachteilige qualitative Veränderungen des Wasserhaushalts ergeben.

Laut Aussage des Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023, Seite 457 ff., werden die öffentlichen Interessen im Sinne des § 105 WRG bezüglich des Fachgebietes Wasserbautechnik und Oberflächengewässer durch das Vorhaben nicht negativ berührt. Eine einwandfreie Beseitigung anfallender Abwässer entsprechend dem Stand der Technik ist bei Umsetzung des Vorhabens sichergestellt.

Zur Frage, ob ein Widerspruch zu einem Wasserwirtschaftlichen Rahmenplan besteht, führt der Sachverständige aus, dass *„kein Eingriff in Oberflächengewässer erfolgt. Allfällige künftige Regulierungen oder Hochwasserschutzprojekte werden durch das Vorhaben nicht behindert. Ein Widerspruch mit einem wasserwirtschaftlichen Rahmenplan oder einer wasserwirtschaftlichen Rahmenverfügung, mit einer Schutz- oder Schongebietsbestimmung, mit einem Sanierungsprogramm oder sonstigen wichtigen wasserwirtschaftlichen Planungen ist nicht bekannt.“*

Der Sachverständigen für Gewässerökologie und Fischerei führt zur Frage, ob ein Widerspruch zu einem Wasserwirtschaftlichen Rahmenplan besteht aus, dass *„in der Betriebsphase keine oder nur vernachlässigbar geringe Änderungen gegenüber dem Bestand prognostiziert werden ist kein Widerspruch mit dem Sanierungsgebot gegeben. Insbesondere wird die Durchgängigkeit in Querungsbereichen nicht verschlechtert bzw. im Zuge der Adaptierung einzelner Querungen durch Einbringen von Substrat in der Niederwasserrinne verbessert. Die Bauphase stellt unter Berücksichtigung der unter N5 bzw. W5 angeführten erforderlichen Maßnahmen nur eine vorübergehende Störung der biologischen Qualitätselemente des ökologischen Zustandes dar und*

verhindert nicht die Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung des ökologischen Zustandes.“

Laut Aussage der Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser, Wasserbau-technik und Oberflächenwässer sowie Gewässerökologie und Fischerei, in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023, Seite 460 ff., ist vorbehaltlich der Umsetzung der Maßnahmenvorschläge keine vorhabensbedingte Verschlechterung des Zustandes eines Oberflächengewässer- oder Grundwasserkörpers zu erwarten.

Sämtliche als zwingend notwendig erachteten Auflagen wurden als Nebenbestimmungen in den Spruch des Bescheides (Spruchpunkt IV.) übernommen.

Es ist kein wasserwirtschaftliches Regionalprogramm (§ 55g Abs 1 Z 1 WRG) bekannt. In der Stellungnahme des Landes Niederösterreich vom 24. Februar 2023, Wasserwirtschaftliches Planungsorgan (Abt. WA 2) wurde festgehalten, dass „durch das Behördenverfahren und die damit verbundene Einbindung wasserfachlicher Sachverständiger gewährleistet ist, dass durch deren Prüfung und Bewertung inklusive Vorschreibung allfällig erforderlicher Auflagen zur Sicherstellung der Vermeidung einer unzulässigen Einwirkung auf Gewässer ausreichend Vorsorge in Bezug auf den Gewässerschutz getroffen werden wird. Darüberhinausgehende Anforderungen aus Sicht des Wasserwirtschaftliches Planungsorgan sind nicht erforderlich. Wird daher eine positive Beurteilung der Sachverständigen im Verfahren abgegeben und ansonsten die Anforderungen des § 30 WRG beachtet, bestehen gegen das Vorhaben aus Sicht des Wasserwirtschaftliches Planungsorgan keine Bedenken.“

Im gegenständlichen UVP- und mitkonzentrierten Wasserrechtsverfahren wurden die in §§ 12, 104 und 105 WRG 1959 angeführten Sach- bzw. Prüfinhalte berücksichtigt und wurde das wasserwirtschaftliche Planungsorgan beigezogen.

Die wasserrechtliche Bewilligung ist zu erteilen, wenn diese - und sei es auch nur unter Nebenbestimmungen - keine fremde Rechte gemäß § 12 WRG 1959 verletzt, öffentlichen Interessen gemäß § 105 WRG 1959 nicht beeinträchtigt werden und die Anlage dem Stand der Technik (§ 12a Abs 2 WRG 1959) entspricht.

Nach § 12 Abs 1 WRG 1959 ist das Maß und die Art der zu bewilligenden Wassernutzung derart zu bestimmen, dass das öffentliche Interesse (§ 105) nicht beeinträchtigt und bestehende Rechte nicht verletzt werden. Unter öffentlichem Interesse ist das Ergebnis der Gesamtbetrachtung zahlreicher öffentlicher Interessen verschiedener Art, wie sie in § 105 beispielsweise angeführt sind, zu verstehen. Auch gilt der Grundsatz, dass durch die Benützung, Leitung und Abwehr der Gewässer fremde Rechte nicht gefährdet werden dürfen (vgl. Oberleitner/Berger, WRG-ON 1.04 § 12 Rz 1).

Nach der Ermittlung und Bewertung im Einzelfall betroffener öffentlicher Interessen erfolgt eine Prüfung der jeweils in Betracht kommenden Schutzmöglichkeiten in Form von Bedingungen, Auflagen, Nebenbestimmungen und Projektmodifikationen. Weitere öffentliche Interessen sind zudem in § 104a Abs 2 WRG 1959 aufgezählt (vgl. Oberleitner/Berger, WRG-ON 1.04 § 105 Rz 2 und 3).

Ob die vorgesehenen bewilligungspflichtigen Maßnahmen öffentliche Interessen beeinträchtigen, ist gemäß der Bestimmung des § 105 Abs 1 WRG 1959 zu beurteilen, welche eine demonst-

rative Aufzählung solcher Interessen vornimmt. Nach der Ermittlung und Bewertung im Einzelfall betroffener öffentlicher Interessen erfolgt eine Prüfung der jeweils in Betracht kommenden Schutzmöglichkeiten in Form von Bedingungen, Auflagen, Nebenbestimmungen und Projektmodifikationen. Bei Vorhaben die dem Verschlechterungsverbot gemäß § 104a Abs 1 WRG 1959 widersprechen, sind im Rahmen der Prüfung der öffentlichen Interessen gemäß § 105 WRG 1959 zusätzlich die Bewilligungsvoraussetzungen des § 104a Abs 2 WRG 1959 zu prüfen (vgl. Oberleitner/Berger, WRG-ON 1.04 §§ 104 und 105).

In konzentrierten Verfahren sind zudem die in § 104 Abs 1 WRG 1959 demonstrativ angeführten Sach- bzw. Prüfinhalte zu berücksichtigen und unter anderem das wasserwirtschaftliche Planungsorgan beizuziehen. Anlagen haben dem Stand der Technik zu entsprechen. Verfahrensrechtliche Bestimmungen der vorläufigen Überprüfung im Sinne des § 104 WRG 1959 sind ansonsten im Verfahrensregime von UVP-Verfahren unbeachtlich (vgl. Oberleitner/Berger, WRG-ON 1.04 § 104 Rz 3).

Generell wurden zur Zustandsbeurteilung von Wasserkörpern aufgrund der §§ 30a und 30c WRG 1959 mehrere Verordnungen erlassen, welche Umweltziele bzw. Zielzustände für Oberflächen- und Grundwasser enthalten. Diese sind die Qualitätszielverordnung Chemie Oberflächengewässer (QZV Chemie OG, BGBl. II Nr. 96/2006 mit Änderung BGBl. II Nr. 128/2019 idgF; insbesondere § 6 leg cit), die Qualitätszielverordnung Ökologie Oberflächengewässer (QZV Ökologie OG, BGBl. II Nr. 99/2006 mit Änderung BGBl. II Nr. 369/2018 idgF; insb. § 6 leg cit) und die Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser (QZV Chemie GW, BGBl. II Nr. 98/2010 mit Änderung BGBl. II Nr. 248/2019 idgF; insb. § 9 leg cit).

Nachdem im gegenständlichen Verfahren geeignete und hinreichende Vorkehrungen getroffen wurden, die jede mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretende Verletzung fremder Rechte (vgl. VwGH 25.01.2007, 2005/07/0132; 29.03.2007, 2006/07/0108) ausschließen und dessen unbehinderte und ungeschmälernte Ausübung verbürgen (vgl. VwGH 11.5.1909, Slg 673378 zu Mähr WRG), liegt diesbezüglich kein Bewilligungshindernis vor.

Sollte keine Einigung über die Entschädigung bzw. Wiederherstellung der beeinträchtigten Wasserbenutzung zustande kommen, ist anzumerken, dass die Einräumung von Zwangsrechten, wie jenen nach §§ 60 ff WRG 1959, gemäß § 2 Abs. 3 letzter Satz UVP-G 2000 keinen Gegenstand des UVP-Verfahrens darstellt (vgl. VwGH 16.11.2017, Ra 2017/07/0042 „Murkraftwerk“).

Aus Sicht der Behörde wird das öffentliche Interesse nicht beeinträchtigt und bestehende Rechte im Sinne des § 12 Abs 2 WRG nicht verletzt werden. Auch werden öffentliche Interessen im Sinne des § 105 WRG durch das Vorhaben nicht berührt.

Die Versickerungen erfolgen nach dem Stand der Technik (§ 12a WRG), es wird dabei nicht in bestehende Rechte eingegriffen und sie bedingen keine unzulässigen Auswirkungen auf öffentliche Interessen im Sinne des § 105 WRG.

Der Antrag war somit aufgrund § 104 WRG 1959 nicht abzuweisen war, da dieser den öffentlichen Interessen unzweifelhaft entspricht. Die in den §§ 104a und 105 WRG 1994 (demonstrativ) normierten öffentlichen Interessen werden nicht beeinträchtigt und werden bestehende Rechte nicht verletzt, wobei als bestehende Rechte die nach § 12 Abs 2 WRG 1959 rechtmäßig geübte Wassernutzungen mit Ausnahme des Gemeingebrauches, der Nutzungsbefugnisse nach § 5 Abs 2 WRG 1959 und das Grundeigentum gelten.

Zu den bezughabenden Trassenentwässerungsanlagen wird darauf hingewiesen, dass diese entweder Eisenbahnanlagen oder Teile von Eisenbahnanlagen bzw. Zugehör zu Eisenbahnanlagen darstellen und somit auch aus der Sicht der mitanzuwendenden materiellen Genehmigungsbestimmungen des EisbG zu genehmigen sind. Hinsichtlich allenfalls durch die im Vorhaben enthaltenen wasserbautechnischen Maßnahmen verletzter subjektiv-öffentliche Rechte wird auf das Überwiegen des öffentlichen Interesses gemäß § 31f EisbG verwiesen.

Zusammengefasst geht die ho. Behörde im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen und des wasserrechtlichen Ermittlungsverfahrens davon aus, dass - insbesondere durch die Feststellung, dass der Stand der Technik (§ 12a WRG) eingehalten wird und keine öffentlichen Interessen gemäß §§ 105 und 104 WRG verletzt werden - das Bauvorhaben den Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes 1959 entspricht und unter Berücksichtigung der projektierten bzw. vorgeschriebenen Maßnahmen die beantragten wasserbautechnischen Maßnahmen genehmigt werden können.

Die Genehmigung nach den mitzubehandelnden Bestimmungen des Wasserrechts war somit zu erteilen.

V.5. Mitbewendung des Forstgesetzes 1975

Die maßgeblichen Bestimmungen und Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Forstgesetz 1975 (ForstG 1975), BGBl. Nr. 440/1975, idF BGBl. I Nr. 56/2016 (idGF), lauten folgendermaßen (auszugsweise):

Rodung

§ 17. (1) Die Verwendung von Waldboden zu anderen Zwecken als für solche der Waldkultur (Rodung) ist verboten.

(2) Unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 1 kann die Behörde eine Bewilligung zur Rodung erteilen, wenn ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald nicht entgegensteht.

(3) Kann eine Bewilligung nach Abs. 2 nicht erteilt werden, kann die Behörde 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.

(4) Öffentliche Interessen an einer anderen Verwendung im Sinne des Abs. 3 sind insbesondere begründet 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.

(5) Bei der Beurteilung des öffentlichen Interesses im Sinne des Abs. 2 oder bei der Abwägung der öffentlichen Interessen im Sinne des Abs. 3 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. [...]

Rodungsbewilligung; Vorschriften

§ 18. (1) Die Rodungsbewilligung ist erforderlichenfalls an Bedingungen, Fristen oder Auflagen zu binden, durch welche gewährleistet ist, dass die Walderhaltung über das bewilligte Ausmaß hinaus nicht beeinträchtigt wird. Insbesondere sind danach

1. ein Zeitpunkt festzusetzen, zu dem die Rodungsbewilligung erlischt, wenn der Rodungszweck nicht erfüllt wurde,
2. die Gültigkeit der Bewilligung an die ausschließliche Verwendung der Fläche zum beantragten Zweck zu binden oder
3. Maßnahmen vorzuschreiben, die
 - a. zur Hintanhaltung nachteiliger Wirkungen für die umliegenden Wälder oder
 - b. zum Ausgleich des Verlustes der Wirkungen des Waldes (Ersatzleistung) geeignet sind.

(2) In der die Ersatzleistung betreffenden Vorschrift ist der Rodungswerber im Interesse der Wiederherstellung der durch die Rodung entfallenden Wirkungen des Waldes zur Aufforstung einer Nichtwaldfläche (Ersatzaufforstung) oder zu Maßnahmen zur Verbesserung des Waldzustandes zu verpflichten. Die Vorschrift kann auch dahin lauten, dass der Rodungswerber die Ersatzaufforstung oder die Maßnahmen zur Verbesserung des Waldzustands auf Grundflächen eines anderen Grundeigentümers in der näheren Umgebung der Rodungsfläche auf Grund einer nachweisbar getroffenen Vereinbarung durchzuführen hat. Kann eine Vereinbarung zum Zeitpunkt der Erteilung der Rodungsbewilligung nicht nachgewiesen werden, ist die Vorschrift einer Ersatzleistung mit der Wirkung möglich, dass die bewilligte Rodung erst durchgeführt werden darf, wenn der Inhaber der Rodungsbewilligung die schriftliche Vereinbarung mit dem Grundeigentümer über die Durchführung der Ersatzleistung der Behörde nachgewiesen hat.

(3) Ist eine Vorschrift gemäß Abs. 2 nicht möglich oder nicht zumutbar, so hat der Rodungswerber einen Geldbetrag zu entrichten, der den Kosten der Neuaufforstung der Rodungsfläche, wäre sie aufzuforsten, entspricht. Der Geldbetrag ist von der Behörde unter sinnvoller Anwendung der Kostenbestimmungen der Verwaltungsverfahrensgesetze vorzuschreiben und einzuheben. Er bildet eine Einnahme des Bundes und ist für die Durchführung von Neubewaldungen oder zur rascheren Wiederherstellung der Wirkungen des Waldes (§ 6 Abs. 2) nach Katastrophenfällen zu verwenden.

(4) Geht aus dem Antrag hervor, dass der beabsichtigte Zweck der Rodung nicht von unbegrenzter Dauer sein soll, so ist im Bewilligungsbescheid die beantragte Verwendung ausdrücklich als vorübergehend zu erklären und entsprechend zu befristen (befristete Rodung). Ferner ist die Auflage zu erteilen, dass die befristete Rodungsfläche nach Ablauf der festgesetzten Frist wieder zu bewalden ist. [...]

Rodungsverfahren

§ 19. (1) Zur Einbringung eines Antrags auf Rodungsbewilligung sind berechtigt:

1. der Waldeigentümer,

2. *der an der zur Rodung beantragten Waldfläche dinglich oder obligatorisch Berechtigte in Ausübung seines Rechtes unter Nachweis der Zustimmung des Waldeigentümers,*
3. *die zur Wahrnehmung der öffentlichen Interessen im Sinne des § 17 Abs. 3 Zuständigen,*
4. *in den Fällen des § 20 Abs. 2 auch die Agrarbehörde,*
5. *in den Fällen von Rodungen für Anlagen zur Erzeugung, Fortleitung, Verteilung und Speicherung von Energieträgern die Unternehmen, die solche Anlagen betreiben, soweit zu ihren Gunsten enteignet werden kann oder Leitungsrechte begründet werden können, vorbehaltlich der Zustimmung des gemäß Z 3 Zuständigen,*
6. *in den Fällen von Rodungen für Eisenbahnzwecke die Inhaber von Konzessionen gemäß § 14 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, oder gemäß § 25 des Seilbahngesetzes 2003, BGBl. I Nr. 103. [...]*

(8) Wird auf Grund eines Antrags gemäß Abs. 1 Z 3, 5 oder 6 eine Rodungsbewilligung erteilt, so darf die Rodung erst durchgeführt werden, wenn derjenige, zu dessen Gunsten die Rodungsbewilligung erteilt worden ist, das Eigentumsrecht oder ein sonstiges dem Rodungszweck entsprechendes Verfügungsrecht an der zur Rodung bewilligten Waldfläche erworben hat.

Für die Errichtung des gegenständlichen Vorhabens war die Bewilligung zur Rodung im Gesamtausmaß von 64.048 m² verfahrensgegenständlich.

In den ergänzenden Auskünften vom April 2023 wurde dargelegt, dass im Bereich von 3 Beckenstandorten (SAD 3, SAD 13, SAD 14) die Lagen - bedingt durch eine bessere Anpassung an das Gelände und der gleichzeitig möglichst geringen Beanspruchung des sensiblen und ökologisch wertvollen Gebiets im Bereich der ehemaligen Schlingen des Fließgewässers March - optimiert wurden. Die Optimierung der Standorte der Becken reduziert auch den Bedarf an Rodungsflächen. Die beantragten Rodungen im Bereich der drei genannten Becken (802 m² befristete, 3.223 m² dauernde und 4.125 m² Gesamtrodungen) können durch die von der Projektwerberin genannte Optimierung auf 349 m² befristete Rodung und auf 2.106 m² dauernde Rodung reduziert werden. Die Gesamtrodung für diese 3 Becken wurde damit von 4.125 m² um 1.670 m² auf 2.455 m² reduziert. Die Optimierung betrifft die KG 06008 Grub an der March und 06129 Waidendorf.

Unter Berücksichtigung der Optimierung der Becken ergibt sich für das Vorhaben eine Reduktion der Gesamtrodungsfläche um 1.670 m² von 64.048 m² auf 62.378 m². Die Dauerrodungen werden durch die Beckenoptimierungen um 1.117 m² von 38.967 m² auf 37.850 m² reduziert.

Gemäß § 17 Abs 1 ForstG ist die Verwendung von Waldboden zu anderen Zwecken als für solche der Waldkultur (Rodung) verboten. Unbeschadet der Bestimmungen des § 17 Abs 1 leg cit kann die Behörde gemäß § 17 Abs 2 ForstG eine Bewilligung zur Rodung erteilen, wenn ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald nicht entgegensteht.

Kann eine Bewilligung nach § 17 Abs 2 ForstG nicht erteilt werden, kann die Behörde gemäß § 17 Abs 3 leg cit 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. Gemäß § 17 Abs 4 ForstG sind öffentliche Interessen an einer anderen Verwendung im Sinne des § 17 Abs 3 leg cit insbesondere auch im Eisenbahnverkehr begründet.

Gemäß § 17 Abs 5 ForstG hat die Behörde bei der Beurteilung des öffentlichen Interesses im Sinne des Abs 2 oder bei der Abwägung der öffentlichen Interessen im Sinne des Abs 3 insbesondere auf eine die erforderlichen Wirkungen des Waldes gewährleistende Waldausstattung Bedacht zu nehmen. Unter dieser Voraussetzung sind die Zielsetzungen der Raumordnung zu berücksichtigen.

Ein besonderes öffentliches Interesse an der Walderhaltung ist dann als gegeben zu erachten, wenn es sich um Waldflächen handelt, denen mittlere oder hohe Schutzwirkung, mittlere oder hohe Wohlfahrtswirkung oder hohe Erholungswirkung gemäß Waldentwicklungsplan zukommt. Der Waldentwicklungsplan kann aber wegen seines groben Rasters bloß einen – wenn auch wichtigen – Anhaltspunkt für die Bewertung des Einzelfalles im Gutachten liefern; er ist eine Planungsgrundlage. Von einem besonderen öffentlichen Interesse an der Walderhaltung ist auch dann auszugehen, wenn der Verlust der Wirkungen des zu rodenden Waldes so hoch eingestuft wird, dass Ausgleichsmaßnahmen unbedingt erforderlich erscheinen (vgl. Braenz/Kind/Reindl, ForstG3 (2005) Anm 4 zu § 17).

Im Waldentwicklungsplan (WEP) wird unter anderem die Wertigkeit der überwirtschaftlichen Waldfunktionen in den jeweiligen Funktionsflächen ausgewiesen:

- Schutzwirkung: Schutz vor Elementargefahren und schädigenden Umwelteinflüssen, Erhaltung der Bodenkraft gegen Erosion (1. Wertziffer)
- Wohlfahrtswirkung: Einfluss des Waldes auf die Umwelt (Ausgleich des Klimas und des Wasserhaushaltes, Reinigung und Erneuerung von Luft und Wasser) (2. Wertziffer)
- Erholungswirkung: Wirkung des Waldes als Erholungsraum (3. Wertziffer).

Die Leitfunktion ist in der Regel die Nutzwirkung des Waldes, außer in jenen Fällen, wo überwirtschaftliche Waldfunktionen mit der Wertziffer 3 belegt sind. Bei Ausweisung mehrerer überwirtschaftlicher Waldfunktionen mit der Wertziffer 3 gilt hinsichtlich der Leitfunktion die Reihenfolge Schutzfunktion > Wohlfahrtswirkung > Erholungswirkung.

Der Projektwerberin stellte einen Antrag betreffend die Erteilung einer Rodungsgenehmigung und legte den Einreichunterlagen den Bericht „Rodungen und Aufforstungen“ (ON N490-01), die Rodungspläne (ON N490-03 bis ON N490-16) und die Aufforstungspläne (ON N490-17 bis ON N490-32) bei. Die Unterlagen zum Rodungsverfahren wurden vollständig vorgelegt.

Gemäß § 19 Abs 1 Z 3 ForstG 1975 sind zur Einbringung eines Antrages auf Rodungsbewilligung auch die zur Wahrnehmung der öffentlichen Interessen im Sinne des § 17 Abs 3 leg cit. Zuständigen berechtigt.

Gemäß § 31 Abs 1 Bundesbahngesetz, BGBl. Nr. 825/1992 idF BGBl. I Nr. 231/2021, ist Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur AG insbesondere die eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, in dem eine bedarfsgerechte und sichere Schieneninfrastruktur (einschließlich Hochleistungsstrecken) geplant, gebaut, instandgehalten (Wartung, Inspektion, Entstörung, Instandsetzung und Reinvestition), bereitgestellt und betrieben wird; weiters können auch Vorschubleistungen erbracht werden.

Die ÖBB-Infrastruktur AG verfolgt somit das öffentliche Interesse des öffentlichen Eisenbahnverkehrs und ist daher antragslegitimiert im Sinne des § 19 Abs 1 Z 3 ForstG 1975.

Dem Technischen Bericht Rodungen und Aufforstungen, ON N490.01, Plannummer NB02-UV-0000LF-00-001 vom 12. September 2022 ist zu entnehmen, dass projektsgemäß dauernde Rodungen im Ausmaß von 38.967 m² und vorübergehende Rodungen im Ausmaß von 25.081 m² vorgesehen sind.

Der behördlich bestellte Sachverständige für Forstwesen und Waldökologie, Jagdwesen und Wildökologie (FW), Dipl.-Ing. Martin Kühnert, hat ein Forsttechnisches Gutachten vom 8. Oktober 2023 erstellt, welches in die Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023 eingeflossen ist.

Seitens des forsttechnischen Sachverständigen wird zum öffentlichen Interesse an der Walderhaltung Folgendes ausgeführt (vgl. Forsttechnisches Gutachten Seiten 24 ff):

„Im Waldentwicklungsplan (WEP) Gänserndorf-Mistelbach, der für die Wälder im gesamten Projektabschnitt gültig ist, sind die meisten Wälder entlang der Trasse zwischen Weikendorf und Bernhardsthal mit der Wertziffer 3-3-1 oder 2-3-2 belegt. Nur die Wälder im Bereich der größeren Waldflächen des Weinviertler Hügellandes zwischen Stillfried und Grub, die vom Vorhaben randlich berührt werden, sind mit der Wertziffer 2-2-1 ausgewiesen.

Jene Waldflächen, die im Waldentwicklungsplan mit einer hohen Wertigkeit der Schutzfunktion ausgewiesen sind sowie alle Windschutzanlagen sind als „Standortschutzwälder“ (gemäß § 21 Abs. 1 ForstG idgF) anzusehen, deren Standort durch die abtragenden Kräfte von Wind, Wasser oder Schwerkraft gefährdet ist und die eine besondere Behandlung zum Schutz des Bodens und des Bewuchses sowie zur Sicherung der Wiederbewaldung erfordern (Flugerdeböden). Die hohe Wohlfahrtsfunktion der Wälder ist insbesondere auf den geringen Bewaldungsprozentsatz im Marchfeld zurückzuführen, und liegt im Klimaausgleich, der Reinigung und Erneuerung der Luft sowie des Wassers (tw. grundwassernahe Bestände) begründet.

Die im rechtskräftigen Waldentwicklungsplan (Teilplan Gänserndorf/Mistelbach) ausgewiesene hohe Wertigkeit überwirtschaftlicher Waldfunktionen (Schutzfunktion, Wohlfahrtsfunktion) trifft in der Natur allerdings nur auf jene Waldflächen zu, die auf natürlichen Böden außerhalb der durch Kunstböden geprägte Dämme und Böschungen der bestehenden Eisenbahnanlagen stocken.

Anders sind die Wirkungen des Waldes für jene beantragten Rodungsflächen zu beurteilen, die sich auf den Dämmen und Einschnittböschungen oder geschütteten Flächen neben der bestehenden Eisenbahn oder auf Böschungen im Bereich von Straßen und Brücken befinden, und den überwiegenden Anteil der Rodungsflächen darstellen. Diese stocken nicht auf natürlichen Böden, sondern auf Kunstböden, und weisen daher nur eine mittlere Schutzwirkung auf (keine Flugerdeböden); wegen der sehr trockenen Standorte auf Böschungen ist auch nur eine sehr eingeschränkte Transpirationsleistung möglich, und daher haben diese Bestände eine geringere klimaausgleichende Wirkung, als Waldbestände auf natürlichen Böden außerhalb des Betriebsbereiches der Eisenbahn. Die Wertigkeit der Wohlfahrtsfunktion wird daher nur als mittel eingestuft. Wegen der geringen Breite und der Lage im oder nahe vom Betriebsbereich der bestehenden Eisenbahn ist auch nur von einer geringen Wertigkeit der Erholungsfunktion auszugehen (Wertziffernkombination 2-2-1).

Aufgrund der Ausweisungen im WEP (mittlere bis hohe Wertigkeiten überwirtschaftlicher Waldfunktionen) ist die Erhaltung des Waldes und seiner Wirkungen aufgrund der hohen Schutz- oder Wohlfahrtswirkung des Waldes für den gesamten Untersuchungsraum in besonderem öffentlichem Interesse gelegen (Rodungserlass des BMLRT 2020)."

Zum Überwiegen des öffentlichen Interesses an der Errichtung des gegenständlichen Vorhabens führt der Sachverständige aus:

„Das öffentliche Interesse an der geplanten Verwendung von Waldflächen zum Zwecke des Streckenausbaus der Nordbahn zwischen Süßenbrunn und Angern/March ist im Ausbau und Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs inklusive der Herstellung eines modernen Umweltstandards (Lärmschutzmaßnahmen, Entwässerungsanlagen) begründet.

In den Einreichunterlagen wird ausgeführt, dass das Vorhaben „Streckenausbau Nordbahn, Abschnitt Gänserndorf – Bernhardsthal“, das im Südabschnitt vom Bahnhof Wien-Süßenbrunn (km 11,900) bis zum Unterwerk Angern an der March (km 39,010) reicht, Bestandteil des „ERMTS Korridors E Dresden – Prag – Wien/Budapest – Constanta“ sowie der prioritären Projekte „PP 22 Athen – Sofia – Budapest – Wien – Prag – Dresden/Nürnberg“ und „PP 23 Danzig – Warschau – Brünn/Bratislava – Wien“ ist.

Darüber hinaus ist die Strecke Bestandteil der Rail Freight Korridore 5 und 7. Im überarbeiteten TEN-Netz der Europäischen Kommission ist die Nordbahnstrecke Teil des TEN-Kernnetzes.

Der Ausbau einer Bestandsstrecke ist dabei mit wesentlich geringeren nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden, als ein kompletter Neubau einer zweigleisigen Bahnstrecke. Bei einem Unterbleiben des Vorhabens wären zwar keine Rodungen von Wald erforderlich, jedoch würde damit das allgemeine Umweltziel, öffentliche Verkehrsmittel zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs zu attraktiveren, nicht erreicht werden. Zudem sind mit dem Ausbau auch Umweltschutzmaßnahmen (Lärmschutz, Entwässerung) geplant.

Das Erfordernis für die einzelnen Rodungen, die u.a. für die Neugestaltung von Bahnquerungen, die Errichtung einer Wildbrücke, die Herstellung von Beckenanlagen sowie allgemein für den Streckenausbau anfallen, wurde im UVP-Verfahren nachvollziehbar begründet.

Da mit der Attraktivierung einer international bedeutenden Bahnverbindung insgesamt positive Umweltauswirkungen verbunden sind, ist auch aus Sicht des Sachverständigen von einem Überwiegen des öffentlichen Interesses am Rodungszweck gegenüber dem öffentlichen Interesse an der Walderhaltung auszugehen.“

Es wird auch auf die allgemeinen Ausführungen zum öffentlichen Interesse an der Umsetzung des Vorhabens unten in Punkt VI. verwiesen. Seitens des forsttechnischen Sachverständigen überwiegt das öffentliche Interesse an der geplanten Verwendung der zur Rodung beantragten Fläche aus fachlicher Sicht das öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Flächen als Wald und begründet dies insbesondere mit den insgesamt positiven Umweltauswirkungen der gegenständlichen Attraktivierung einer international bedeutenden Bahnverbindung.

Hinsichtlich der Auswirkungen der vorhabensbedingten Rodung auf die Waldausstattung und die Waldfunktion führt der Sachverständige zusammenfassend aus:

„Die Waldausstattung liegt in den von Rodungen betroffenen Gemeinden meist unter 20 %. Die von Rodungen für den Nordabschnitt der Nordbahn betroffenen Gemeinden Weikendorf, Angern

an der March, Dürnkrot, Jedenspeigen, Drösing, Ringelsdorf-Niederabsdorf, Hohenau an der March, Rabensburg und Bernhardsthal weisen lt. Bericht Rodungen zusammen eine Waldfläche von 3.327 ha auf, was bei einer Gesamtfläche von rd. 29.547 ha einem durchschnittlichen Waldanteil von 11,3 % entspricht.

Die Waldausstattung in der näheren Umgebung der Rodungsflächen damit nach den einschlägigen forstfachlichen Richtlinien als nicht ausreichend zu bewerten, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, dass es sich beim Marchfeld und das Weinviertel um jahrhundertealte Offenlandschaften handelt, die in Teilbereichen (insb. im unteren Marchfeld) von Natur aus Waldsteppencharakter aufweist, wo z.B. auf Sanddünenstandorten von Natur aus keine Bewaldung aufkommen würde.

Durch das Vorhaben kommt es insgesamt zu befristeten Rodungen (Bauphase) von Wald im Ausmaß von 2,5081 ha und zu dauernden Rodungen (Betriebsphase) von 3,8967 ha. Bei den betroffenen Beständen handelt es sich meist um relativ junge Bestände mit Götterbäumen und Robinien); der Großteil der Rodungsflächen befindet sich auf Sekundärstandorten im Bereich von Bahn- und Straßenanlagen. Unter Berücksichtigung der in einer ergänzenden Auskunft beschriebenen Anpassung von Beckenstandorten aus Naturschutzgründen reduziert sich die Gesamtrodungsfläche um 1.670 m² von 64.048 m² auf 62.378 m². Die Dauerrodungen werden durch die Beckenoptimierungen um 1.117 m² von 38.967 m² auf 37.850 m² reduziert.

Die beantragte Gesamtrodung von rd. 6,40 ha entspricht nur rd. 0,2 % der gesamten Waldfläche der von Rodungen für den Nordabschnitt der Nordbahn berührten Gemeinden (Gesamtwaldfläche 3.327 ha) und ist damit hinsichtlich der Auswirkungen auf die Waldausstattung in der näheren Umgebung der Rodungsflächen als geringfügig einzustufen. Gleiches gilt für die Dauerrodungen, die zudem durch Ersatzaufforstungen vollständig kompensiert werden. Für die unmittelbare Umgebung der Rodungsflächen (engerer Untersuchungsraum 300 m Puffer links und rechts der Trasse) ergibt sich lt. UVE-Bericht „Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Jagd und Fischerei“ eine Waldflächenbeanspruchung von 3,0 % der Gesamtwaldfläche von 211,3 ha. Aus forstfachlicher Sicht ist jedenfalls auch ohne Berücksichtigung der im Projekt enthaltenen Ersatzaufforstungen von keinen erheblich nachteiligen Auswirkungen auf die Waldausstattung auszugehen.

Die im rechtskräftigen Waldentwicklungsplan ausgewiesene hohe Wertigkeit überwirtschaftlicher Waldfunktionen (Schutzfunktion, Wohlfahrtsfunktion) trifft in der Natur auf jene Rodungsflächen, die im Bereich von Bahn- und Straßenböschungen oder bahn- und straßenbegleitenden Kleinwaldflächen liegen, nicht zu. Diese stocken nicht auf natürlichen Böden, sondern auf Kunstböden, und weisen daher nur eine mittlere Schutzwirkung auf (keine Flugerdeböden); wegen der sehr trockenen Standorte auf Böschungen ist auch nur eine sehr eingeschränkte Transpirationsleistung möglich, und daher haben diese Bestände eine geringere klimausgleichende Wirkung als Waldbestände auf natürlichen Böden außerhalb des Betriebsbereiches der Eisenbahn. Die Wertigkeit der Wohlfahrtsfunktion dieser Waldflächen wird daher nur als mittel eingestuft. Wegen der geringen Breite und der Lage im Betriebsbereich der bestehenden Eisenbahn oder auf Straßenböschungen ist auch nur von einer geringen Wertigkeit der Erholungsfunktion auszugehen (Wertziffernkombination 2-2-1). Aufgrund der Großteils nur geringen bis mittleren Wertigkeit der Waldfunktionen und der jeweils nur kleinflächigen Rodungen, die sich zum Großteil auf

Bahnböschungen beschränken, werden die Auswirkungen auf die überwirtschaftlichen Waldfunktionen nur als geringfügig eingestuft.

Hinsichtlich der Lebensraumfunktion des Waldes ist die Inanspruchnahme der betroffenen Waldflächen nur als geringfügig nachteilig zu bewerten, da nur wenig naturnahe Bestände von den Rodungen betroffen sind, sondern nur bedingt naturnahe, noch junge Laubmischwäldern mit Pionierbaumarten und unterschiedlichen Anteilen von Neophyten (Robinie, Götterbaum).“

Hinsichtlich der Auswirkungen der vorhabensbedingten Rodung auf benachbarte Waldbestände führt der Sachverständige zusammenfassend aus:

„In Bereichen mit Durchschneidungen von zusammenhängenden Waldbeständen kann es entlang der neu geschaffenen Bestandesränder zu einer plötzlichen Änderung der Luftfeuchtigkeit, der Temperatur und deren Extremwerte, der Luftbewegungen und der Ein- und Ausstrahlung kommen. Im Vergleich zum ausgeglicheneren Mikroklima des Bestandesinneren kommt es zu höheren Temperaturen und geringerer Luftfeuchtigkeit. Dieser Effekt nimmt im Bestandesinneren rasch ab, reicht über einen Bereich von 3 - 5 Baumhöhen und klingt bei einem erwachsenen Bestand in einer Entfernung von rd. 100 m vom Bestandesrand aus. Inwieweit dies auf konkrete Rodungen zutrifft, ist im Einzelfall zu prüfen.

Aufgrund der Lage der Rodungsflächen ist mit keinen relevanten Auswirkungen durch Randeffekte und mikroklimatische Veränderungen zu rechnen, da die einzelnen Rodungen meist nur auf kurzen Randlinien an andere Waldflächen angrenzen (siehe UVP-Einreichprojekt, Rodungspläne, Einlagen 490.03 – 490.16).

In Teilbereichen ist die bestehende Eisenbahnanlage von einem Waldbestand gesäumt (z.B. km 32,9 – 33,4, km 33,8 – 34,1, km 42,2 – 42,6, km 46,4 – 46,6) in dem auf einer Länge von mehreren 100 m ein Streifen gerodet wird, und ein Restbestand erhalten bleibt.

In diesen Abschnitten beschränken sich die Rodungen zwar auf den Bereich der bestehenden Eisenbahnanlage, in dem die Bestände jünger sind. Durch die Rodungen entstehen in den angrenzenden geschlossenen Waldbeständen offene Randlinien ohne Bestandestrauf. Da die angrenzenden Waldflächen aus nicht windwurfgefährdeten, stabilen Laubwaldbeständen bestehen, ist nicht von einem erhöhten Windwurfisiko für die angrenzenden Bestände auszugehen. Eine offensichtliche Windwurfgefährdung durch die beantragten Rodungen kann ausgeschlossen werden. Ebenso sind aufgrund der Bestandeszusammensetzung aus trockenresistenten Baumarten bestehen, sind auch keine erheblichen Schäden durch starke Sonneneinstrahlung zu befürchten.

Die Auswirkungen auf das Mikroklima (Temperatur- und Verdunstungsverhältnisse) werden aufgrund des vergleichsweise geringen Anteils an Rodungsflächen, die zudem meist isoliert in der offenen Kulturlandschaft situiert sind, sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase als geringfügig eingestuft.

Auswirkungen auf benachbarte Bestände, die bei Rodungen durch mechanische Randschäden, Austrocknung und Sonneneinstrahlung entstehen können, sind im konkreten Fall als geringfügig einzustufen, da benachbarte Waldflächen stabil sind und nur in geringem Ausmaß betroffen sind.“

Betreffend die Vornahme von Ersatzleistungen (Kompensationsmaßnahmen für Dauerrodungen) führt der Sachverständige aus, dass *„zur Wiederherstellung der durch die dauernden Rodungen von Waldflächen im Gesamtausmaß von 38.967 m² entfallenden Wirkungen des Waldes Ersatzaufforstungen im Mindestausmaß von 95.838 m² und waldverbessernde Maßnahmen im Ausmaß von 23.601 m² auf einer Waldfläche von 47.202 m² vorzunehmen sind.“*

Der Sachverständige kommt abschließend zum Schluss, dass aus forstfachlicher Sicht gegen die beantragten Rodungen bei Einhaltung der in Kapitel 4 des Forsttechnischen Gutachtens vom 8. Oktober 2023 vorgeschlagenen Bedingungen und Auflagen keine Einwände bestehen.

Diese wurden als Nebenbestimmungen in den Spruch des Bescheides (Punkt IV.) aufgenommen.

Verwiesen wird seitens der ho. Behörde auch auf die Ausführungen des Sachverständige für Forstwesen, Waldökologie und Wildökologie (FW) in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023 (siehe dort Seite 321, Frage N 2.12 zur „Beeinflussung durch Flächenverlust (Pflanzen und deren Lebensräume“ sowie zu Seite 527, Frage 4 zu „Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher forstwirtschaftlicher Konzepte und Pläne (Waldfunktions- und Entwicklungspläne), die Flächeninanspruchnahme von Waldflächen und im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen aus fachlicher Sicht“).

Zusammengefasst geht die ho. Behörde aufgrund des Ermittlungsergebnisses (insbesondere des Forsttechnischen Gutachtens und der sonstigen schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen des Sachverständigen für Forstwesen und Waldökologie, Jagdwesen und Wildökologie), davon aus, dass das öffentliche Interesse am Rodungszweck (siehe dazu die obigen Ausführungen des Sachverständigen sowie zu den Projektzielen und den öffentlichen Interessen am Vorhaben in der Begründung) angesichts der vorgeschriebenen Ersatzaufforstungen und Waldverbesserungsmaßnahmen das öffentliche Interesse an der Walderhaltung (Waldfunktionen, Waldausstattung) überwiegt und damit die Genehmigungsvoraussetzung nach § 17 Abs 3 ForstG 1975 als erfüllt gilt.

V.6. Mitbewilligung des Denkmalschutzgesetzes

Die maßgeblichen Bestimmungen und Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Bundesgesetz betreffend den Schutz von Denkmalen wegen ihrer geschichtlichen, künstlerischen oder sonstigen kulturellen Bedeutung (Denkmalschutzgesetz - DMSG), BGBl. Nr. 533/1923, idF BGBl. I Nr. 92/2013, lauten folgendermaßen (auszugsweise):

Bewilligung der Zerstörung oder Veränderung von Denkmalen

Denkmalschutzaufhebungsverfahren

§ 5. (1) Die Zerstörung sowie jede Veränderung eines Denkmals gemäß § 4 Abs. 1 bedarf der Bewilligung des Bundesdenkmalamtes, es sei denn, es handelt sich um eine Maßnahme bei Gefahr im Verzug (§ 4 Abs. 2). Der Nachweis des Zutreffens der für eine Zerstörung oder Veränderung geltendgemachten Gründe obliegt dem Antragsteller. Er hat auch - ausgenommen bei Anträgen gemäß Abs. 2 - mit einem Antrag auf Bewilligung einer Veränderung entsprechende

Pläne in ausreichendem Umfang beizubringen. Das Bundesdenkmalamt hat alle vom Antragsteller geltend gemachten oder von Amts wegen wahrgenommenen Gründe, die für eine Zerstörung oder Veränderung sprechen, gegenüber jenen Gründen abzuwägen, die für eine unveränderte Erhaltung des Denkmals sprechen. Hierbei kann das Bundesdenkmalamt den Anträgen auch nur teilweise stattgeben. Werden Bewilligungen für Veränderungen beantragt, die zugleich eine dauernde wirtschaftlich gesicherte Erhaltung des Objektes bewirken, so ist dieser Umstand besonders zu beachten. Soweit die künftige wirtschaftliche Erhaltung und Nutzung von Park- und Gartenanlagen gefährdet oder spürbar geschmälert sein könnte, ist den Anträgen auf jeden Fall stattzugeben, es sei denn, es handelt sich um eine Veränderung, die die Zerstörung dieser Anlagen als solche oder in wesentlichen Teilen bedeuten würde.

(2) Sollen an unbeweglichen Denkmalen Instandhaltungs- und Reparaturmaßnahmen im üblichen notwendigen Umfang durchgeführt werden, können die Anträge gemäß Abs. 1 auch mündlich oder schriftlich wenigstens zwei Monate vor Beginn der Arbeiten in Form einer Anzeige an das Bundesdenkmalamt gestellt werden. Diese Mitteilung hat den Hinweis zu enthalten, dass es sich nur um im vorhergehenden Satz beschriebene Maßnahmen handelt. Eine Entscheidung des Bundesdenkmalamtes hat binnen sechs Wochen zu ergehen. Eine nicht rechtzeitige Entscheidung kann nicht als Genehmigung gewertet werden.

(3) In Verfahren gemäß Abs. 1 wegen beantragter Veränderungen eines Denkmals kann das Bundesdenkmalamt in einem bewilligenden Bescheid bestimmen, welche Detailmaßnahmen, über die erst im Zuge der Durchführung der Arbeiten endgültig entschieden werden kann, noch ergänzend der Festlegungen des Bundesdenkmalamtes bedürfen. [...]

(6) Eine Bewilligung zur Zerstörung oder Veränderung erlischt, wenn von ihr nicht innerhalb von drei Jahren tatsächlich Gebrauch gemacht wird. Verlängerungen bis zu insgesamt weiteren drei Jahren sind möglich und jedenfalls dann zu erteilen, wenn die Verzögerung durch andere behördliche Verfahren verursacht wird oder wurde. [...]

(8) Werden durch Verfahren, die auf Grund bundesgesetzlicher Vorschriften in Form von Verfahrenskonzentrationen durchgeführt werden, Objekte, die unter Denkmalschutz stehen, in einer Weise betroffen, dass Genehmigungen nach diesem Bundesgesetz erforderlich wären, so sind den Verfahren Sachverständige beizuziehen, die vom Bundesdenkmalamt nominiert werden, es sei denn, das Bundesdenkmalamt verzichtet auf eine Nominierung oder gibt innerhalb einer zu setzenden, eine Woche nicht unterschreitenden Frist keine Nominierung ab. Dem Bundesdenkmalamt kommt in diesen Verfahren Parteistellung sowie das Recht, wegen Rechtswidrigkeit Beschwerde gemäß Art. 132 Abs. 5 B-VG und Revision gemäß Art. 133 Abs. 8 B-VG zu erheben, zu.

Gemäß § 43 Abs 1 DMSG sind beim Bundesdenkmalamt am 1. September 2024 anhängige Verfahren nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes idF BGBl. I Nr. 41/2024 fortzuführen, sofern nicht bereits ein Bescheid erlassen wurde. Wurde vor diesem Zeitpunkt ein Bescheid erlassen, sind im Verfahren vor dem Bundesdenkmalamt und dem Bundesverwaltungsgericht die jeweiligen Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes in der Fassung BGBl. I Nr. 92/2013 weiterhin anzuwenden.

In der Umweltverträglichkeitserklärung, ON N201, wird darauf verwiesen, dass die vom Vorhaben betroffene „Hamelbachbrücke“ bei km 75,706 in der KG Bernhardsthal gemäß § 3 DMSG

unter Denkmalschutz steht. Entsprechend der technischen Planung wird im Bereich der Hamelbachbrücke ein Masse-Feder System zur gleichmäßigen Verteilung der induzierten Lasten des Zugverkehrs und zur Verbesserung des Erschütterungsschutzes für das Tragwerk und die Umgebung geplant (siehe ON N440-52-1, N440-52-2 und N440-52-3).

Der Sachverständige für Lärm- und Erschütterungsschutz stellt in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023, Seite 503 f., fest, dass *„unzumutbare Immissionsbelastungen auf das Schutzgut Sachgüter unter Berücksichtigung der geplanten Erschütterungsschutzmaßnahmen und der damit verbundenen Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vermieden werden.“*

Von Seiten der § 31a EibG-Gutachter wird in der Ergänzung zum § 31a EibG-Gutachten vom 30. September 2022, Seite 7, gutachterlich festgehalten, dass *„die dargestellte Vorgehensweise zum Nachweis des Erschütterungsschutzes der Hamelbachbrücke dem Stand der Technik und in Bezug auf den Detaillierungsgrad der aktuellen Projektphase entspricht. Der Erschütterungsschutz der Hamelbachbrücke wurde damit schlüssig und plausibel nachgewiesen.“*

Im Verfahren wurde das Bundesdenkmalamt als mitwirkende Behörde beigezogen und diesem die Projektunterlagen zur Verfügung gestellt. Seitens des Bundesdenkmalamtes wurde von der Beistellung eines Amtssachverständigen abgesehen. In seiner Stellungnahme vom 2. November 2022 führte das Bundesdenkmalamt Folgendes aus:

„Nach Prüfung dieser Unterlagen wird mitgeteilt, dass vom Standpunkt des Denkmalschutzes bei Einhaltung der unten angeführten Punkte gegen das beabsichtigte Veränderungsvorhaben kein Einwand besteht. Das Veränderungsvorhaben erscheint dem Bundesdenkmalamt gemäß § 5 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz, BGBl. Nr. 533/1923, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 92/2013 mit nachfolgenden Auflagen beziehungsweise Bestimmungen zu Detailmaßnahmen gemäß § 5 Abs. 3 leg. cit. genehmigungsfähig.“

Seitens des Bundesdenkmalamtes wurden Auflagen beziehungsweise Bestimmungen zu Detailmaßnahmen gemäß § 5 Abs 3 leg cit vorgeschlagen.

Die Auflagenvorschläge wurden damit begründet, dass die geplante Veränderung der Hamelbachbrücke die Herstellung einer neuen Stahlbetonplatte mit neuen Randbalken und Eisengeländern und die Sanierung der Sichtziegeloberflächen samt Verfugung, vorsehe.

Die geplante Veränderung des Objekts erscheine dem Bundesdenkmalamt unter Abwägung der vorgebrachten Sanierungs- und Nutzungsabsichten vom Standpunkt des Denkmalschutzes möglich, da die wesentlichen Denkmaleigenschaften des Objekts in Substanz und Erscheinung erhalten blieben. Es seien aber Auflagen aufzunehmen, weil nur unter diesen Voraussetzungen die denkmalpflegerisch adäquate Durchführung im Detail gewährleistet erscheine und die möglichst authentische Bewahrung des Bestandes (Substanz) einschließlich der Oberflächen sowie die entsprechende künstlerische Wirkung erzielt werden könne. Gemäß § 5 Abs 3 leg cit könne in einem bewilligenden Bescheid bestimmt werden, welche Detailmaßnahmen noch ergänzend der Festlegungen des Bundesdenkmalamtes bedürfen.

Es wird daraufhin gewiesen, dass im Falle eines Abweichens von der gegenständlichen beantragten Veränderung bzw. übermittelten Planung die geänderte Planung dem Bundesdenkmalamt zur Festlegung vorzulegen ist. Ergeben sich im Zuge der Ausführung weitere Maßnahmen,

die in der vorliegenden Planung noch nicht berücksichtigt sind, sind diese dem Bundesdenkmalamt zur Festlegung noch vorzulegen.

Sämtliche Auflagenvorschläge des Bundesdenkmalamtes wurden in den Nebenbestimmungen des Bescheides unter Spruchpunkt IV. aufgenommen.

V.7. Mitbewilligung des Rohrleitungsgesetzes

Bewilligungspflichtige Vorhaben Dritter

§ 30. (1) Zum Schutze von Rohrleitungsanlagen bedürfen Vorhaben Dritter, welche vermöge ihrer räumlichen Lage, ihrer Gefährlichkeit, ihres Verwendungszweckes oder des in ihnen ausgeübten Betriebes die Sicherheit einer Rohrleitungsanlage oder ihres Betriebes beeinträchtigen könnten, unbeschadet sonstiger Bewilligungen einer Genehmigung des Landeshauptmannes des Bundeslandes, in welchem das Vorhaben wirksam werden soll.

(2) Eine nach Abs. 1 erforderliche Genehmigung ist zu erteilen, wenn nach fachmännischer Voraussicht durch das Vorhaben keine Gefährdung der Rohrleitungsanlage oder ihres Betriebes zu erwarten ist. [...]

Vorhaben Dritter, welche vermöge ihrer räumlichen Lage, ihrer Gefährlichkeit, ihres Verwendungszweckes oder des in ihnen ausgeübten Betriebes die Sicherheit einer Rohrleitungsanlage oder ihres Betriebs beeinträchtigen könnten, benötigen eine Genehmigung gemäß § 30 Rohrleitungsgesetz. Vom ggstl Vorhaben sind Ölleitungen der der OMV betroffen. Die folgenden Ölleitungen werden vom Eisenbahnvorhaben (Gleis 1 und Gleis 2) gequert:

- OMV-Leitung in km 75,981;
- OMV-Leitung in km 75,981 bis km 77,141;
- OMV-Leitung in km 77,544.

Durch die räumliche Lage des Eisenbahnvorhabens, der Bestandssanierung der Nordbahn, könnte die Sicherheit der oben genannten Rohrleitungsanlagen oder deren Betrieb beeinträchtigt werden. Gemäß § 30 Abs 2 leg cit ist eine nach Abs 1 erforderliche Genehmigung zu erteilen, wenn nach fachmännischer Voraussicht durch das Vorhaben keine Gefährdung der Rohrleitungsanlage oder ihres Betriebes zu erwarten ist.

In den Projektunterlagen werden die Leitungen im Technischen Bericht Streckenplanung, ON N411, Plannummer: NB02-UV-01SP-00-1055, und in den Plänen mit den ON 415.93 bis ON 415.96 dargestellt. Laut Aussagen der Projektwerberin fanden bereits Informationsbesprechungen mit den Einbautenträgern statt. Die Kontaktpersonen wurden im Plan ON 411 angegeben. Eine Gefährdung der Rohrleistungsanlage oder ihres Betriebes ist nicht zu erwarten. Schließlich handelt es sich beim vorliegenden Projekt um eine Bestandssanierung.

Der Sachverständige für die Fachgebiete Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht / Blendung / Beschattung hält in Bezug auf die Frage nach der Beeinflussung von Sachgütern durch elektromagnetische Felder fest, dass *„die berechneten Maximalwerte der elektromagnetischen Felder im Projekt aus elektrotechnischer Sicht gering bzw. vernachlässigbar einzuschätzen sind. Da bei den betroffenen Leitungen L1 und L5 der OMV im Nahbereich der Eisenbahntrasse aufgrund der Abschätzung im Fachbericht eine Beeinflussung nicht ausgeschlossen werden kann erfolgt noch*

eine detaillierte Betrachtung mit dem Leitungsbetreiber, wobei bei einer möglichen Beeinflussung (Durch den Einbau zusätzlicher Erder) auch für diese Leitungen die Kriterien gemäß TE 30 erfüllt werden. Der möglich erforderliche Einbau zusätzlicher Erder hat aus fachlicher Sicht keine Auswirkungen auf die Umweltverträglichkeit des geplanten Vorhabens. Im Untersuchungsgebiet befinden sich keine kreuzenden Hochspannungsfreileitungen. Daher kann aus fachlicher Sicht eine Beeinflussung von Sachgütern durch Elektromagnetische Felder ausgeschlossen werden“ (vgl. Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023, Seite 502 f.).

Es wird aufgrund der Aussagen der Projektwerberin in den Antragsunterlagen und dem Verweis auf die Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen davon ausgegangen, dass eine Gefährdung der Rohrleistungsanlagen oder ihres Betriebes nicht zu erwarten ist.

VI. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen

Nachstehend wird auf die Einwendungen und Stellungnahmen, die während der öffentlichen Auflage gemäß § 24 Abs 8 iVm §§ 9 und 9a UVP-G 2000, im Anhörungsverfahren gemäß § 4 HIG, der öffentlichen mündlichen Verhandlung und im ergänzenden Ermittlungsverfahren samt nachfolgendem Parteiengehör eingebracht wurden, eingegangen.

Zur Frage der Parteistellung im UVP-Verfahren ist allgemein auf die bereits unter II.4. der Begründung getätigten Aussagen betreffend die Bestimmung des § 44b Abs 1 AVG zum Großverfahren zu verweisen, wonach Personen ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftlich Einwendungen erheben.

Aus § 24f Abs 13 UVP-2000 ergibt sich zudem für das UVP-Verfahren ausdrücklich, dass Personen, die sich am UVP-Verfahren nicht oder nicht rechtzeitig (§§ 42, 44a iVm 44b AVG) beteiligt haben, keine Parteistellung zukommt. Anzumerken ist, dass laut dieser Bestimmung mit Ablauf von zwei Wochen nach Kundmachung von Genehmigungsbescheiden nach Abs 6 leg cit der Bescheid auch gegenüber diesen Personen als zugestellt gilt.

Jede im Zuge der Verfahrenseinleitung sowie während der öffentlichen Auflage, nämlich vom 13. Dezember 2022 bis einschließlich 27. Jänner 2023 beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als UVP-Behörde eingebrachte Stellungnahme und Einwendung wurde im Stellungnameband der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023 (Band 2, Fragenbereich 4) von den Sachverständigen - mit Ausnahme der Rechtsfragen - ausführlich und individuell sowie bezogen auf die örtlichen Gegebenheiten der jeweiligen Einwenderin bzw des jeweiligen Einwenders beantwortet.

Die während der Auflage der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen bei der ho. UVP-Behörde eingelangten Stellungnahmen und jenes Vorbringen der Verfahrensbeteiligten in der mündlichen Verhandlung und im ergänzenden Parteiengehör sowie die Auseinandersetzung der Sachverständigen damit, wurden in der Niederschrift über die mündliche Verhandlung festgehalten und sind dieser zu entnehmen.

Die Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen sowie die Niederschrift über die mündliche Verhandlung samt den gutachterlichen Auseinandersetzungen mit den (ergänzenden) Einwendungen zur Verhandlungsschrift wurden unter Spruchpunkt III. zu einem integrierenden Bestandteil dieses Bescheids erklärt.

VI.1. Erwägungen zu den Rechtsfragen im Verfahren

Im Folgenden erfolgt eine Auseinandersetzung mit den Rechtsfragen, die in den eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen während der öffentlichen Auflage aufgeworfen wurden sowie mit denen, die in den Stellungnahmen und Einwendungen in der mündlichen Verhandlung und im ergänzenden Ermittlungsverfahren vorgebracht wurden.

Wie bereits weiter oben ausgeführt, ist zusammenfassend zu sagen, dass sämtliche im Zuge des Ermittlungsverfahrens zum gegenständlichen Vorhaben eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen aufgrund der oben dargestellten, damit erfolgten fachlichen Auseinandersetzung durch die UVP-Sachverständigen nicht geeignet waren, die festgestellte Umweltverträglichkeit des Vorhabens in Zweifel zu ziehen.

VI.1.1. Einwendungen

Im Allgemeinen ist darauf hinzuweisen, dass durch die Erledigung des verfahrenseinleitenden Antrages Einwendungen gemäß § 59 Abs 1 AVG als mit erledigt gelten. Diese Bestimmung trägt dem Umstand Rechnung, dass sich aus der Erteilung einer Bewilligung mittelbar die Abweisung der gegen diese Bewilligungserteilung gerichteten Einwendungen ergibt. Es ist daher rechtlich bedeutungslos, wenn im Spruch des Bewilligungsbescheides nicht förmlich über alle Einwendungen abgesprochen wird. Die im Zuge des Verfahrens vorgebrachten Einwendungen sind somit im Rahmen der gegenständlichen Genehmigung abschließend behandelt.

Dem Begriff Einwendung ist die Behauptung einer Rechtsverletzung mit Bezug auf ein bestimmtes Recht immanent. Eine Einwendung ist sohin, allgemein formuliert, ihrer begrifflichen Bestimmung nach ein Vorbringen einer Partei des Verfahrens, welches seinem Inhalt nach behauptet, das Vorhaben des Bauwerbers entspricht entweder zur Gänze oder hinsichtlich eines Teiles nicht den Bestimmungen der Rechtsordnung (zB VwGH 09.12.1986; 86/05/0126 oder VwGH 04.03.1999, 98/06/0235 mwN). Das verletzte Recht ist durch die Partei hinreichend zu konkretisieren, eine Begründung ist hingegen nicht erforderlich.

Eine Einwendung im Rechtssinne liegt nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nur dann vor, wenn das Vorbringen der Behauptung der Verletzung eines subjektiven Rechtes durch das den Gegenstand des Verfahrens bildende Vorhaben zum Inhalt hat. Ist eine Rechtsverletzung aus dem Vorbringen nicht erkennbar, liegt keine Einwendung im Rechtssinne vor (vgl. Hauer-Leukauf, Handbuch des österreichischen Verwaltungsverfahrens 4, 1990, S 277 f).

Nicht als die Parteistellung wahrende Einwendungen sind daher als Vorbringen anzusehen, mit denen gegen den Antrag unspezifisch „Einspruch“ erhoben wird oder mit denen lediglich erklärt wird, mit dem Vorhaben nicht oder nur unter bestimmten Bedingungen (z.B. Vorliegen einer rechtsgültigen Vereinbarung) einverstanden zu sein. Bloß allgemeines, nicht auf die konkreten Verhältnisse abgestelltes Vorbringen stellt ebenso wenig taugliche Einwendungen dar, wie eine

allgemein gehaltene Aufzählung von Beeinträchtigungsmöglichkeiten, welche sich aus dem Bauvorhaben ergeben könnten. Auch die Aufforderung an die Behörde bestimmte bzw. alle notwendigen Maßnahmen festzusetzen oder die bloße Aufzählung von gesetzlichen Bestimmungen vermag die Präklusionswirkung nicht zu verhindern.

VI.1.2. Privatrechtliche Einwendungen

Keine Einwendungen im Sinne des Verwaltungsverfahrensrechts sind grundsätzlich Einwendungen, mit denen bloß die Geltendmachung privatrechtlicher oder zivilrechtlicher Ansprüche erfolgt (Hengstschläger/Leeb, AVG § 42 Rz 32).

Beachtlich wäre für die Behörde im Genehmigungsverfahren insbesondere auch, wenn von Einwendern darauf hingewiesen würde, dass das beantragte Vorhaben auch auf andere Weise, vor allem ohne die vorgesehene oder mit weniger umfangreichen Eingriff in die Rechte der Einwender verwirklicht werden hätte können.

Hierbei wäre aber zu beachten, dass sich dieser Einwand auf eine Abweichung des eingereichten Projektes und nicht auf ein anderes Projekt beziehen müsste. Die Forderung, überhaupt die Trasse oder einen Standort von notwendigen Anlagen zu verlegen, betrifft in der Regel ein anderes Vorhaben und damit einen anderen Genehmigungsgegenstand.

Schadenersatzforderungen von Beteiligten für Schäden und Beeinträchtigungen, deren Eintritt vom Genehmigungsantrag nicht umfasst werden, die aber trotzdem nicht gänzlich ausgeschlossen werden können, sind im Rahmen des Genehmigungsverfahrens nicht zu behandeln. Sollte der befürchtete Schaden entgegen der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens später doch eintreten, so wären zur Entscheidung über die Schadenersatzforderungen grundsätzlich die ordentlichen Gerichte berufen. Dies umfasst z.B. auch die Entscheidung über allfällige gerichtliche Verfahrenskosten.

VI.1.3. Grundeinlöse

Generell ist zur Grundeinlöse folgendes festzuhalten: Gemäß § 5 Abs 1 HIG dürfen nach Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstreckenbaugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet o-der geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien eingerichtet oder erweitert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden.

Die Erteilung der Genehmigung durch die Behörde unter Mitwirkung der materiellrechtlichen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes erfolgt unter der Voraussetzung des Erwerbes der erforderlichen Grundstücke und Rechte.

Im gegenständlichen Genehmigungsbescheid liegt jedenfalls gemäß § 24f Abs 1a UVP-G 2000 iVm § 2 HIG auch die Feststellung, dass das öffentliche Interesse an der dem Bescheid entsprechenden Durchführung des Bauvorhabens die entgegenstehenden Interessen überwiegt. Darin eingeschlossen ist die Feststellung, dass die Inanspruchnahme der für die Realisierung des Bauvorhabens erforderlichen Grundstücke im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt.

VI.1.4. Enteignung

Fragen der Grundeinlöse, der Einräumung von Servituten, etc. sind grundsätzlich nicht Gegenstand des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens nach dem UVP-G 2000 und hier somit nicht relevant.

Anzumerken ist noch, dass für die Verwirklichung des Bauvorhabens neben der noch erforderlichen Genehmigung im teilkonzentrierten Verfahren bei der Landesregierung gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000 auch noch die Erlangung der Verfügungsberechtigung über die vom gegenständlichen Bauvorhaben betroffenen Grundstücke erforderlich ist.

Sofern keine einvernehmliche Lösung erzielt werden kann, hat die Konsenswerberin als Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit, die Enteignung auf Grund der Bestimmungen des Eisenbahnteignungsentschädigungsgesetzes (EisbEG), BGBl. Nr.71/1954 idF BGBl. I. Nr. 111/2010, zu beantragen.

VI.1.5. Immissionen

Emissionen von Schadstoffen sind gemäß § 24f Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 nach dem Stand der Technik zu begrenzen. Dies bedeutet, dass dort, wo die Projektwerberin keinen Einfluss auf den Fuhrpark der Benutzerinnen des jeweiligen Vorhabens hat, die baulichen Anlagen so gestaltet sein müssen, dass Emissionen aus der Anlage selbst und in der Bauphase (Staub, Abgase) nach dem Stand der Technik zu beschränken sind.

Die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten (§ 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000: Immissionsminimierungsgebot). Die Tatbestände des § 24f Abs 1 Z 2 lit a bis c leg cit legen einen absoluten Mindeststandard fest.

Zu Einwendungen die Wertminderung von Liegenschaften betreffend ist insbesondere festzuhalten, dass unter den Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs 1 Z 2 lit a UVP-G 2000 auch angeführt wird, dass Immissionen zu vermeiden sind, die das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn bzw. Nachbarinnen gefährden. § 75 Abs 1 der Gewerbeordnung (GewO), BGBl. Nr. 194/1994 idgF, dem das UVP-G 2000 diesbezüglich nachgebildet ist, stellt klar, dass darunter nicht die Möglichkeit einer bloßen Minderung des Verkehrswertes des Eigentums zu verstehen ist. Das Eigentum eines Nachbarn wird vielmehr nur bei Bedrohung seiner Substanz geschützt oder wenn eine sinnvolle Nutzung der Sache wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich ist (vgl. VwGH 24.06.2009, 2007/05/0171, 27.01.2006, 2003/04/0130, 18.05.2005, 2004/04/0099 etc., vgl. Altenburger/Berger UVP-G²; § 17 Rz 45, ebenso Schmelz/Schwarzer UVP-G (2011) § 17 Rz 129).

VI.1.6. Schienenlärm

Bei Eisenbahnvorhaben ist gemäß § 24f Abs 2 letzter Satz UVP-G 2000 die Zumutbarkeit einer Belästigung nach den bestehenden, besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen. Für die Begrenzung der Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs („Streckenlärm“) ist für den Neubau und den wesentlichen Umbau von Strecken(teilen) die Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Lärmschutzmaßnahmen bei Haupt-,

Neben- und Straßenbahnen (Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung - SchIV) idF BGBl. II Nr. 362/2013 anzuwenden. Diese Verordnung enthält einen aus Sicht des Nachbarnschutzes tragfähigen Kompromiss zwischen dem Schutz der Nachbarn vor Belästigungen durch Bahnlärm und den Interessen der Öffentlichkeit an der Verwirklichung des Bahnvorhabens. Diese Verordnung wurde vom (damaligen) Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf Grund eingehender medizinischer und lärmtechnischer Studien erlassen. Deren Anwendung ist daher für den Bereich des Lärmschutzes vor dem Schienenlärm an Eisenbahnstrecken auch im Verfahren gemäß UVP-G 2000 geboten. Der Verwaltungsgerichtshof hat mit Erkenntnis vom 28.11.2013, 2012/03/0045 ausgesprochen, dass es sich bei den Grenzwerten der SchIV 1993 um Mindeststandards handelt, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann (vgl. Erk vom 22. Oktober 2010/03/0014 und Erk des Verfassungsgerichtshofes vom 13. Dezember 2007, V 87/06 (Koraln)).

Weiters hat der Verwaltungsgerichtshof festgehalten, dass der Hinweis der Behörde, die Grenzwerte der SchIV 1993 würden eingehalten, eine Auseinandersetzung mit dem aufgeworfenen Thema des Einflusses von Schallpegelspitzen auf die menschliche Gesundheit und der Notwendigkeit ihrer Begrenzung nicht entbehrlich macht.

Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wurde hinsichtlich einer allfällig erforderlichen Unterschreitung der Grenzwerte der SchIV in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen, Seite 81 f., Folgendes ausgeführt:

„Aus schalltechnischer Sicht sind die Auswirkungen der Schallimmissionen aus der Bauphase, dem Schienenverkehrsbetrieb, sowie der technischen Anlagen und des durch das Projekt entstehenden Änderungen im Straßenverkehr in einer nachvollziehbaren Art und Weise dargestellt und entsprechen dem Stand der Technik; es sind keine Ergänzungen der fachlichen Aussagen zu den Auswirkungen des Vorhabens erforderlich.

In Ergänzung der schalltechnischen Aspekte wurde von humanmedizinischer Seite gefordert, jene Wohngebäude auszuweisen, an welchen es zu schienenverkehrsbedingten Erhöhungen des Beurteilungspegels in der Prognose gegenüber der Nullvariante (2025+) kommt und der Beurteilungspegel in der Prognose bei > 50 dB liegt. Die Berechnung der Beurteilungspegel hatte auf 1/10 dB zu erfolgen, die Differenz war auf ganze dB zu runden. Für diese Wohngebäude waren die Beurteilungspegel für Bestand, Nullvariante und Prognose darzustellen.

Dies deswegen, da aufgrund der Studienlage die WHO in den Leitlinien zum Umgebungslärm zur Evaluierung der gesundheitlichen Auswirkungen des Schalls die Berechnung des L_{den} und des L_{night} empfiehlt. Letzterer ist durch Elimination des Anpassungswertes von 5 dB im Sinne der Anrainer ableitbar. Da es erst ab 55 dB (entspricht $L_{r,Nacht}$ 50 dB) Hinweise auf mögliche Zusammenhänge mit Gesundheitsgefährdungen gibt, wird dieser Wert daher von der WHO auch als „interim target“ (IT) für den $L_{night,outside}$ in Fällen festgehalten, wo aus unterschiedlichen Gründen die Empfehlungen der Night Noise Guidelines nicht eingehalten werden können.

Die mittelbaren und unmittelbaren Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich des Lebens und der Gesundheit der Menschen und deren Lebensräumen sind ausreichend dargestellt. Hinsichtlich der Lärmimmissionen sind die Auswirkungen des Vorhabens unter Anwendung der humanmedizinischen Zusatzkriterien auch aus schalltechnischer Sicht ausreichend dargestellt und können somit einer humanmedizinischen Prüfung hinsichtlich der Gefährdung oder Schädigung von Ge-

sundheit und Leben von Menschen unterzogen werden. Unter den geplanten aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen sind aus humanmedizinischer Sicht keine Ergänzungen der fachlichen Aussagen zu den Auswirkungen des Vorhabens erforderlich.

Zur Problematik erforderlicher Bestandslärmessungen hat der Verwaltungsgerichtshof zum Baulärm bei Hochleistungsstreckenbauvorhaben ausgeführt, dass für den Fall, dass eine Messung am entscheidenden Immissionspunkt möglich ist, es - von Ausnahmefällen abgesehen - unzulässig ist, die dort zu erwartenden Immissionen aus den Ergebnissen einer Messung an einem anderen Ort zu prognostizieren (VwGH 19.12.2013, ZI 2011/03/0160).

In einer weiteren Entscheidung hat der Verwaltungsgerichtshof festgehalten, dass die bestehende Immissionsbelastung auch im Anwendungsbereich der SchIV grundsätzlich auf Basis von lärmtechnischen Messungen zu bestimmen ist, zumal in weiterer Folge aus der bestehenden Immissionsbelastung die in § 4 SchIV normierten Grenzwerte abgeleitet werden (vgl. VwGH 09.09.2015, Z2013/03/0120). In diesem Erkenntnis hat der Verwaltungsgerichtshof aber ergänzend ausgeführt, dass er nicht verkennt, dass bei einem sich über etliche Kilometer ziehenden lärmemittierenden Linienvorhaben die Durchführung von Messungen an einer Vielzahl von Immissionspunkten die Verwirklichung eines derartigen Vorhabens unangemessen erschweren würde. Derart ist es bei einem solchen Vorhaben nicht von vornherein erforderlich, an jedem möglichen Immissionspunkt eine entsprechende Messung durchzuführen. Dies setzt aber voraus, dass nach dem maßgeblichen Stand der Technik für die Lärmbeurteilung und den Immissionsschutz die relevanten repräsentativen Immissionspunkte identifiziert werden, dort gemessen und dann auf der Grundlage dieser Messungen mittels geeigneter Berechnungen die Lärmbeurteilung durchgeführt werden kann. Ergibt sich dann in diesem Zusammenhang bei einem Vorhaben für einen Immissionspunkt, dass der dabei durch bloße Berechnung erzielte Wert in unmittelbarer Nähe zu dem Wert liegt, der nach (medizinischer) sachverständiger Beurteilung nach Verwirklichung des Vorhabens zusätzliche Schallschutzmaßnahmen auf der Liegenschaft einer betroffenen Partei notwendig machen würde, kann auf Basis eines substantiierten Parteivorbringens auch dieser Punkt einen entscheidenden Immissionspunkt darstellen, an dem eine entsprechende Messung zu erfolgen hat.

Weiters hat der Verwaltungsgerichtshof mit Erkenntnis vom 20. Dezember 2016, ZI. Ro 2014/03/0035 (Linz Hbf. Westseite) wiederholt ausgesprochen, dass die Grenzwerte der SchIV nur Mindeststandards darstellen, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann. Daher hat sich der humanmedizinische Sachverständige mit der Frage, ob eine Unterschreitung der Grenzwerte im Einzelfall vorliegt auseinander zu setzen. Im zitierten Erkenntnis verweist der Verwaltungsgerichtshof ferner darauf, dass gemäß § 2 Z 5 der SchIV, Freiflächen, wie insbesondere Erholungs-, Park- oder Gartenanlagen vor Lärm zu schützen seien. Weiters sei im und im Nahebereich von Objekten mit besonderem Schutzbedürfnis wie Kindergärten Schulen, Kinderspielflächen, Krankenhäuser und Altersheime zu prüfen, ob ein erhöhtes Schutzbedürfnis bestehe. Der Verwaltungsgerichtshof hat auch bemängelt, dass die Behörde nicht ermittelt habe, ob es sich bei einem Messpunkt um einen maßgeblichen Immissionspunkt nach SchIV handle.

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

Anzumerken ist, dass sich im Anhang zum Wirkfaktorbericht Schall, (ON N303.2, Plannummer NB02-UV-0000LT-02-0002 vom März 2022) eine Auflistung sämtlicher Objektadressen der betroffenen Objekte aus der Bauphase - Überschreitung der Grenzwerte gemäß BStLärmIV - und/oder der Betriebsphase - Überschreitung der Grenzwerte gemäß SchIV. befindet

Hier ist auf die Aussage des Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen zu verweisen, wonach zur Sicherstellung der Einhaltung der Schutzziele aus dem Schienenverkehrsbetrieb aktive (bahnseitige) und passive (objektseitige) Maßnahmen erforderlich sind. Aus schalltechnischer Sicht sind die Ergebnisse und Schutzmaßnahmen nachvollziehbar und entsprechend dem Stand der Technik. Auch für den Erschütterungsschutz hält der Sachverständige fest, dass für die Ermittlung der Immissionen am Bestand die erhobenen Objektdaten, sowie die Methodik zur Instrumentierung und messtechnischen Erhebung nachvollziehbar aufbereitet wurden. Aus erschütterungsschutztechnischer Sicht sind die Ergebnisse und die Schutz- bzw. Kontrollmaßnahmen in der Bauphase nachvollziehbar und entsprechen dem Stand der Technik.

Hinsichtlich der Frage nach zusätzlichen Maßnahmen führt der Sachverständige für Humanmedizin aus, dass *„aus Sicht des Fachbereichs Lärmschutz keine zusätzlichen Maßnahmen über die in der UVE (EZ N201) bereits definierten Maßnahmen erforderlich sind um schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf das Leben und die Gesundheit von Menschen und deren Lebensräume zu verhindern oder zu verringern oder günstige Auswirkungen zu erhöhen.“*

Mit Verweis auf die in der UVE (EZ N201) angegebenen Maßnahme Nr. ERS-BE-05 werden vom SV Erschütterung zwingend erforderliche zusätzliche Beweissicherungsmaßnahmen für die Errichtung des Masse-Feder Systems auf der Hamelbachbrücke vorgeschrieben.

Darüber hinaus sind aus Sicht des Fachbereichs Erschütterungsschutz keine zusätzlichen Maßnahmen über die in der UVE (EZ N201) bereits definierten Maßnahmen erforderlich um schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf das Leben und die Gesundheit von Menschen und deren Lebensräume zu verhindern oder zu verringern oder günstige Auswirkungen zu erhöhen.

Aus elektrotechnischer Sicht werden in der fachlichen Stellungnahme sowohl für das Untersuchungsgebiet Elektromagnetische Felder und das Untersuchungsgebiet Licht (Blendung) Maßnahmen zur Beweissicherung bzw. abschließenden Kontrolle vorgeschlagen.“

Der humanmedizinische Sachverständige schließt sich abschließend den von den Sachverständigen der Fachbereiche Lärm- und Erschütterungsschutz sowie Elektrotechnik, Oberleitung, Elektromagnetische Felder, Licht, Blendung und Beschattung, in ihren jeweiligen gutachterlichen Stellungnahmen abgegebenen Empfehlungen für Maßnahmen und Beweissicherungen an (vgl. Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen, Seite 96).

Zum gemäß § 31b Abs 1 Z 2 EisbG vorzulegenden und mit den Projektunterlagen vorgelegten Betriebsprogramm (Umweltverträglichkeitserklärung ON N201, Plannummer NB02-UV-0000UV-00-0001 vom 18. November 2022) ist anzumerken, dass dieses den Betrieb als „Programm“ bzw. „Prognose“ insoweit beschreibt, als dies insbesondere für die Verkehrseinschät-

zung erforderlich ist. So erfolgt die Dimensionierung der erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsschutzkriterien für Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall auf Basis der dem Projekt zugrundeliegenden Ausgangsdaten zum Verkehrsaufkommen.

Das vorgelegte Bau- und Betriebsprogramm und die darin enthaltenen Zugzahlen selbst sind somit kein Bestandteil der Genehmigung, wogegen die im Projekt festgelegten (bzw. allenfalls im Bescheid vorgeschriebenen) konkreten Immissionsschutzgrenzwerte einen Bestandteil der Genehmigung gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 darstellen.

Somit hat die Projektwerberin unbeschadet des tatsächlichen gefahrenen Betriebsprogramms die im Projekt und im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren festgelegten Immissionsschutzgrenzwerte jedenfalls einzuhalten. Mögliche künftige Kapazitätsausweitungen nach Inbetriebnahme des gegenständlichen Vorhabens, mit denen die der gegenständlichen Genehmigung zugrundeliegenden Emissions- und Immissionsgrenzwerte überschritten werden, lösen im künftigen Betrieb gemäß § 19 EisbG eine rechtliche Verpflichtung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens aus, entsprechende zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen.

VI.1.7. Sonstiger Lärm

Die im konkreten Zusammenhang zu beurteilende, aus den Bauarbeiten zur Verwirklichung des Vorhabens resultierenden Lärmimmissionen unterliegen nicht dem Anwendungsbereich der SchIV 1993, weil, wie sich aus § 1 Abs 1 SchIV 1993 ergibt, die Verordnung nur hinsichtlich der Schallimmissionen aufgrund des Schienenverkehrs (Zugverkehrs) gilt (VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160). Die Zumutbarkeit der aus dem Baulärm resultierenden Immissionen ist vielmehr anhand des Maßstabs des § 77 Abs 2 iVm § 74 Abs 2 Z 2 GewO 1994 zu beurteilen. (VwGH 18.01.2017, 2014/03/0035).

Hinsichtlich der Beurteilung der Schallimmissionen in der Bauphase führt der Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (Seite 75) aus, dass *„für die Beurteilung der Schallimmissionen in der Bauphase die beurteilungsrelevanten Schallemissionen durch Bauarbeiten berücksichtigt und an den exponierten Anrainern beurteilt wurden. Für die Beurteilung der Schallimmissionen wird das Vorhaben in 256 Abschnitte unterteilt, zeitlich in sieben Baujahre 2024 bis 2030.*

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

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

Die Beurteilung der Schallimmissionen in der Bauphase erfolgt grundsätzlich nach BStLärmIV, zusätzlich jedoch auch im humanmedizinischen Fachbeitrag durch eine individuelle humanmedizinische Beurteilung. Die Beurteilung der Schallimmissionen in Betriebs- und Bauphase wurden gemäß SchIV und ÖAL Richtlinie 3 Blatt 1 durchgeführt.

VI.1.8 Öffentliches Interesse

Dieses findet seine Begründung insbesondere darin, dass die Strecke „Wien - Staatsgrenze nächst Bernhardsthal“ - wie schon unter Punkt II.1. der Begründung weiter oben angeführt - mit der 3. Hochleistungsstreckenverordnung gemäß § 1 Abs 1 HIG zur Hochleistungsstrecke erklärt wurde, womit davon auszugehen ist, dass der Einrichtung dieser Eisenbahnstrecke gemäß § 1 Abs 1 HIG eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt.

Die gegenständliche Eisenbahnstrecke ist zudem Teil des ERMTS Korridors E, Dresden-Prag-Wien-Budapest-Constanta sowie der prioritären Projekte „PP 22 Athen-Sofia-Budapest-Wien-Prag-Dresden-Nürnberg“ und PP 23 „Danzig-Warschau-Brünn-Bratislava-Wien“ und der Rail-Freight-Korridore 5 und 7 sowie des TEN-Kernnetzes und somit Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN).

Gegenstand des vorliegenden Projektes ist die Schaffung einer leistungsfähigen und sicheren Bahnstrecke sowie die Verbesserung des Nahverkehrsangebots:

Durch die Modernisierung sämtlicher Verkehrsstationen und technischen Anlagen kommt es zu einer Attraktivierung der Nordbahn, etwa durch die barrierefreie Gestaltung (niveaufreie Bahnsteinzugänge und Lifteinbauten etc.) der Bahnhöfe und Haltestellen.

Neben der Anhebung der Fahrtgeschwindigkeit auf 160 km/h zwischen Gänserndorf und dem Angerer Bogen und von dort auf 200 km/h bis zur Staatsgrenze bei Bernhardsthal, wird die Kapazitätssteigerung auf der Strecke, unter anderem, durch den Ausbau der Betriebsstellen sowie der Sicherungsanlagen erreicht.

Wird bei der Bilanzierung von klimarelevanten Gasen das Einsparungspotential durch die Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Schiene berücksichtigt, kommt es durch den Ausbau der Strecke insgesamt zu einer Reduktion der CO²-Emissionen. Unberücksichtigt dabei ist das wesentlich größere Einzugsgebiet das durch diesen Ausbau beeinflusst wird. Festzuhalten ist, dass gemäß Angaben der ÖBB-Infrastruktur AG 100 % des Bahnstromes aus erneuerbarer Energie stammt.

Durch den Entfall aller Eisenbahnkreuzungen zwischen Gänserndorf und der Staatsgrenze bei Bernhardsthal kommt es auch zu einer Steigerung der Sicherheit auf der Strecke. Die aufgelassenen Eisenbahnkreuzungen werden teilweise durch Überführungen oder Personendurchgänge ersetzt. Mehrere bestehende Brückenobjekte werden abgetragen und neugebaut bzw. saniert. Ebenso wird die Sicherheit durch die Bereitstellung schienenfreier Zugänge in den Bahnhöfen und Haltestellen erhöht.

Die ausgewiesene Zielerreichung des vorliegenden Vorhabens wird durch den Ausbau einer Bestandsstrecke erreicht und ist daher mit größtmöglicher Ressourcenschonung und minimalen (wenn auch zwingenden) Eingriffen in den Naturhaushalt und geschützte Arten verbunden. Die

zusätzliche Versiegelung von Böden konnte auf ein Minimum reduziert werden. Ein Eingriff in angrenzende geschützte Gebiete (Natura 2000 etc.) konnte vermieden werden.

Hervorzuheben ist auch, dass es sich historisch gesehen bei dieser Linie um die älteste österreichische (Dampfeisen-)Bahnstrecke, die im Jahre 1837 zwischen Floridsdorf und Deutsch-Wagram eröffnete Kaiser-Ferdinands-Nordbahn (KFNB) handelt. Die bestehende Infrastruktur ist beinahe vollständig ausgelastet, mangels Kapazitätsreserven führen schon kurze Verspätungen zu nicht wieder einholbaren Verzögerungen im Betriebsablauf. Bereits heute klagen viele Pendler, die mit der Nordbahn nach Wien kommen, über regelmäßige Verspätungen und Zugsausfälle.

Die Nordbahn hat auch eine große internationale Bedeutung, da über diese Strecke der Personenfernverkehr von Wien und Graz nach Prag und weiter nach Berlin abgewickelt wird. Soll Bahnfahren attraktiver werden, muss die Bahn die Chance haben, ihre Kunden schnell, pünktlich und selbstverständlich auch sicher zu befördern. Die entsprechenden Kapazitätsengpässe müssen daher unbedingt schleunigst beseitigt werden. Auch für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene muss die Infrastruktur der Nordbahn ausgebaut werden.

Nicht zu vergessen ist, dass eine moderne und den Bedürfnissen entsprechend ausgebaute Bahninfrastruktur auch zur Erreichung der Klima- und Energieziele Österreichs umgänglich ist. Die EU-Ziele sehen vor, dass Österreich seine klimaschädlichen Emissionen bis 2030 um 48 % senken muss (vgl. Nationaler Energie- und Klimaplan - NEKP, vom 20. August 2024).

Die Bevölkerung der Gemeinden im Einzugsbereich der Nordbahnstrecke wird laut Prognosen überdurchschnittlich stark wachsen, zu erwarten ist eine Zunahme von 10 bis 27,5 % zwischen 2018 und 2040. Nach den Prognosen der Statistik Austria stieg die Bevölkerungszahl im politischen Bezirk Gänserndorf alleine im Jahr 2018 um 1,4 %, das war das größte Wachstum österreichweit. Geht man von diesen Entwicklungen aus, ist klar ersichtlich, dass die zusätzlichen Personen, die zumeist in Richtung Wien zu ihrem Arbeitsplatz pendeln, die bestehende Verkehrsinfrastruktur bei weitem überfordern würden. Am Ausbau der Nordbahn führt daher kein Weg vorbei.

Zusätzlich sind folgende volkswirtschaftliche Auswirkungen des geplanten Projektes zu berücksichtigen: Neben der Baubranche profitieren von dem Projekt am meisten die Produktion, Grundstücks- und Wohnungswesen, der Handel, freiberufliche, wissenschaftliche, technische und sonstige Dienstleistungen sowie Beherbergung und Gastronomie.

Es wird auch auf § 19 Abs 1 EisbG verwiesen, wonach das Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet ist die Eisenbahn unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Betriebs der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn zu bauen, erhalten und zu ergänzen.

Das öffentliche Interesse an der Schaffung einer zukunftsorientierten und leistungsfähigen Eisenbahn durch die Errichtung des gegenständlichen Vorhabens ist gegenüber allfälligen öffentlichen Interessen der Gebietskörperschaften somit als überwiegend anzusehen. Auch ist der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer als der Nachteil, der den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

Im Baugenehmigungsbescheid liegt somit die Feststellung, dass das öffentliche Interesse an der dem Bescheid entsprechenden Durchführung des Bauvorhabens die entgegenstehenden Interessen überwiegt.

Darin eingeschlossen ist die Feststellung, dass die Inanspruchnahme der für die Realisierung des gegenständlichen Bauprojektes erforderlichen Liegenschaften im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt.

Hierzu ist noch anzumerken, dass neben der Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für eine Verwirklichung des Bauvorhabens auch noch die Erlangung der Verfügungsbechtigung über die von dem gegenständlichen Bauvorhaben betroffenen Grundstücke erforderlich ist, wie dies auch im Spruch des Bescheides entsprechend zum Ausdruck kommt.

VI.2.1. Zu den Stellungnahmen und Einwendungen im Einzelnen

VI.2.1.1. Zur Stellungnahme des Bundesministers für Arbeit und Wirtschaft, Arbeitsrecht und Zentral-Arbeitsinspektorat, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, BMAW-A - II/C/11, (Verkehrs-Arbeitsinspektorat Schienenbahnen), Stubenring 1, 1010 Wien:

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

Gemäß § 101 Abs 4 ASchG kann der Bundesminister für Arbeit und Wirtschaft sofern gesetzliche Bestimmungen vorsehen, dass im Genehmigungsverfahren Gutachten oder öffentliche Urkunden beizugeben sind, durch Verordnung festlegen, in welcher Weise die Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes in den Gutachten oder öffentlichen Urkunden zu berücksichtigen sind und deren Einhaltung nachzuweisen ist. Darüber hinaus kann der Bundesminister für Arbeit und Wirtschaft durch Verordnung auch festlegen, in welcher Weise die Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes in Verwaltungsverfahren zu berücksichtigen sind und deren Einhaltung nachzuweisen ist.

Die Vorgangsweise und Kriterien zur Prüfung der Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes wird in der AVO Verkehr 2017 des Bundesministers für Arbeit und Wirtschaft festgelegt. Insbesondere ist die Prüfung der Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren festgelegt. Gemäß § 1 Abs 3 AVO Verkehr 2017 gelten die Bestimmungen der §§ 11 und 12 leg cit für Genehmigungsverfahren nach dem UVP-G 2000, soweit ua Genehmigungen nach dem EisbG, berührt sind.

Seitens des Verkehrs-Arbeitsinspektorates wurde in der Stellungnahme vom 3. November 2023, GZ 2023 0.212.885, auf die Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer hingewiesen, die von der Genehmigungsbehörde im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu berücksichtigen sind.

Einwendungen wurden somit vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat nicht erhoben und wird inhaltlich auf die fachlichen Aussagen im Gutachten gemäß § 31a EisbG und in der Zusammenfassenden

den Bewertung der Umweltauswirkungen zum Schutz der Arbeitnehmer verwiesen. Aus rechtlicher Sicht wird auf die Erwägungen zum Eisenbahngesetz einschließlich der Arbeitnehmerschutzbestimmungen unter Punkt V.3. der Begründung verwiesen.

VI.2.1.2. Zur Stellungnahme des Bundesdenkmalamtes, Abteilung für Spezialmaterien, Hofburg, Säulenstiege, 1010 Wien:

Das Bundesdenkmalamt hat in seiner Funktion als mitwirkende Behörde im Zuge der Verfahreneinleitung eine Stellungnahme abgegeben. In der Stellungnahme vom 2. November 2022 wies das Bundesdenkmalamt auf die Berücksichtigung der denkmalschutzrechtlichen Vorschriften in Bezug auf die denkmalgeschützte Hamelbachbrücke hin.

Der Sachverständige für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschafts- und Stadtbild, Sach- und Kulturgüter schloss sich den Ausführungen des Bundesdenkmalamtes an und verwies darauf, dass die Sanierung der denkmalgeschützten Hamelbachbrücke unter Einhaltung von Bedingungen möglich sei (vgl. Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen, Fachbereich 4, Band 2, Seite 10 f.).

Die vom Bundesdenkmalamt vorgeschlagenen Auflagen wurden als zwingende Maßnahmen in den Spruch des Bescheides aufgenommen (vgl. Spruchpunkt IV.). Es wird zudem auf die Erwägungen zum Denkmalschutzgesetz unter Punkt V.6. der Begründung verwiesen.

VI.2.1.3. Zu den Stellungnahmen der Niederösterreichischen Umwelthanwaltschaft, Wiener Straße 54, 3109 St. Pölten:

Gemäß § 19 Abs 1 Z 3 UVP-G 2000 kommt dem Umwelthanwalt im Genehmigungsverfahren und im Verfahren grundsätzlich Parteistellung zu. Der Umwelthanwalt ist demnach berechtigt, die Einhaltung von Rechtsvorschriften, die dem Schutz der Umwelt dienen, als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen und Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht sowie Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben.

Die Stellungnahme der Umwelthanwaltschaft vom 12. Juli 2022 erging im Rahmen der Verfahreneinleitung, jene vom 5. Jänner 2023 langte im Zuge der öffentlichen Auflage- und Einwendungsfrist und somit rechtzeitig ein. Der Niederösterreichischen Umwelthanwaltschaft kommt somit jedenfalls Parteistellung zu.

Im Wesentlichen wurden in der Stellungnahme vom 12. Juli 2022 Fragen zu den Themen Flächenbeanspruchung, Flächenbilanzen, Artenschutz, Monitoring der Maßnahmen, Gestaltung von Durchlässen und Querungen sowie Lärmimmissionen in der Nacht gestellt. Es wird dazu auf die umfangreiche Beantwortung dieser Fragen durch die zuständigen Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023, Fachbereich 4, Band 2, Seite 11 ff., verwiesen.

In der Stellungnahme vom 5. Jänner 2023 Fragen wurden zum Thema Flächenbilanzen, Ausgleichs- und Kompensationsflächen, Konkretisierung der Maßnahmen, Ornithologie, Rodungen und Schall gestellt. Es wird dazu auf die umfangreiche Beantwortung dieser Fragen durch die zuständigen Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023, Fachbereich 4, Band 2, Seite 16 ff., verwiesen.

Im Zuge der mündlichen Verhandlung langte eine weitere ergänzende Stellungnahme der Niederösterreichischen Umwelthanwaltschaft vom 8. November 2023 ein. Zusammengefasst hatte

diese die Verschiebung von Beckenstandorten im Bereich des Naturschutzgebietes „Angerner und Dürnkruter Marschschlingen“ und daraus resultierende Reduktion von Rodungen, die Erhaltung von bedeutenden Baumgruppen und Einzelbäumen, die Beschränkung der flächigen Bodenversiegelung im Zuge der Errichtung von P&R-Anlagen auf ein Minimum und die ökologischen Ausgleichsmaßnahmen zum Inhalt. Abschließend wurde die Zustimmung zur Erteilung der angestrebten Bewilligung nach dem UVP-G 2000 in Aussicht gestellt, sofern sämtliche zwingend erforderliche Maßnahmen und die empfohlenen Maßnahmen sowie die Maßnahmen zur Beweissicherung und begleitenden Kontrolle in den Bewilligungsbescheid aufgenommen werden.

In der mündlichen Verhandlung am 27. und 28. November 2023 wurde ergänzend zur Stellungnahme vom 8. November 2023 festgehalten, dass bei der Detailplanung für die nachfolgenden Verfahren (NÖ Straßengesetz, NÖ Naturschutzgesetz etc.) darauf zu achten sei, vorhandenen alten Baumbestand soweit als möglich zu erhalten und eine Bodenversiegelung zumindest im Bereich der Stellflächen möglichst zu vermeiden. Weiters seien die seitens der Antragstellerin gewünschten Abänderungen der Maßnahmenvorschreibungen zur Kenntnis genommen werden, sofern Zustimmung durch die jeweiligen Sachverständigen erteilt werde. Gegen die Erteilung der Bewilligung für das gegenständliche Vorhaben nach dem UVP-G 2000 bestünde seitens der NÖ Umweltschutzbehörde kein Einwand. Naturschutzrelevante Detailfragen gelte es in weiterer Folge im nachfolgenden Verfahren nach dem NÖ Naturschutzgesetz 2000 zu klären.

Sämtliche von den Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023, Punkt 4.2. Maßnahmenkatalog, S. 535-561, vorgeschlagene Vorschreibungen (zwingend erforderliche Maßnahmen und die empfohlenen Maßnahmen sowie die Maßnahmen zur Beweissicherung und begleitenden Kontrolle) wurden in Spruchpunkt IV. des Bescheides aufgenommen (idF vgl. Beilage 14 zur Verhandlungsschrift: Maßnahmenkatalog nach der Verhandlung; Näheres dazu in Punkt V.1.7. der Begründung).

Anzumerken wird zudem, dass die Nebenbestimmungen aus dem Fachbereich Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt) aufgenommen wurden, soweit diese für die Umweltverträglichkeit des Vorhabens als unabdingbar angesehen wurden. Diese sind nur insofern bindend und anzuwenden, als diese nicht durch die jeweils zuständige Behörde im Zuge des Verfahrens gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000 abgeändert, ergänzt oder aufgehoben werden.

Im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen gelangt die ho UVP-Behörde zur Überzeugung, dass durch das Vorhaben Immissionen vermieden werden, die das Leben oder die Gesundheit oder das Eigentums bzw. sonstige dingliche Rechte gefährden.

VI.2.1.4. Zur Stellungnahme der Marktgemeinde Angern an der March, Bahnstraße 5, 2261 Angern an der March:

Die Marktgemeinde Angern an der March hat als Standortgemeinde gemäß § 19 Abs 3 UVP- G 2000 grundsätzlich Parteistellung im gegenständlichen UVP-Genehmigungsverfahren. Weiters kommt ihr ein Anhörungsrecht gemäß § 4 Abs 3 HIG zu. Zudem ist die Marktgemeinde

Angern an der March auch grundbücherliche Eigentümerin des Grundstückes 1562/15, KG Stillfried, welches im Vorhabensgebiet gelegen sind, weshalb ihr auch Parteistellung gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 zukommt.

Die Stellungnahmen vom 23. Jänner 2023 langten im Zuge der öffentlichen Auflage- und Einwendungsfrist und somit rechtzeitig ein, weshalb die Marktgemeinde Angern an der March ihre Parteistellung gewahrt hat. In diesem Schreiben ersuchte die Marktgemeinde Angern an der March um Berücksichtigung der Notwendigkeit von befestigten Zufahrts- und Begleitwegen entlang der Hochleistungsstrecke für Rettungs-, Lösch- und Einsatzmaßnahmen, die Erstellung eines Wegekonzepts unter Beachtung des Lichtraumprofils entlang der Bahn (bzw. der Zufahrten zur March) sowie Festlegung von Aufstellplätzen im Einsatzfall, die Sicherstellung der Löschwasserversorgung, die Schaffung von Zugänglichkeiten bei Hochbahnausführung sowie bei schwer zugänglichen Streckenabschnitten für den Fall der Menschenrettung, Brandbekämpfung bzw. Evakuierung sowie die Erstellung von Alarm- und Einsatzplänen. Die Wichtigkeit von weiteren Abstimmungen der Projektwerberin mit der Marktgemeinde Angern an der March und den örtlichen Feuerwehren wurde herausgestrichen.

Es wird dazu auf die Beantwortung dieser Fragen durch die zuständigen Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023, Fachbereich 4, Band 2, Seite 21, verwiesen.

In ihrer im Zuge der Vorbereitung der mündlichen Verhandlung abgegebenen Stellungnahme vom 8. November 2023 führte der Vertreter der Marktgemeinde Angern an der March aus, dass der im Projekt geplante Lagerplatz/Baustellenplatz (Grundstück 1562/15, KG Stillfried im Eigentum der Marktgemeinde) dort nicht errichtet werden könne, da es sich bei diesem Grundstück um einen Parkplatz für den bestehenden Bauernladen handle und dieses auch als Zufahrt der Anrainer zu ihren Grundstücken diene.

Es wird dazu auch auf die in den Spruch des Bescheides (Spruchpunkt IV.1.1.6.) aufgenommene Auflage des Sachverständigen für die Fachbereiche Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen, verwiesen.

Der Projektweberin wird abschließend empfohlen Kontakt mit der Marktgemeinde Angern an der March und den örtlichen Feuerwehren aufzunehmen um die vorgebrachten Fragen zu erörtern und abzuklären.

Im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen gelangt die ho UVP-Behörde zur Überzeugung, dass durch das Vorhaben Immissionen vermieden werden, die das Leben oder die Gesundheit oder das Eigentums bzw. sonstige dingliche Rechte gefährden.

VI.2.1.5. Zur Stellungnahme der Marktgemeinde Weikendorf, Rathausplatz 1, 2253 Weikendorf:

Die Marktgemeinde Weikendorf hat als Standortgemeinde gemäß § 19 Abs 3 UVP-G 2000 grundsätzlich Parteistellung im gegenständlichen UVP-Genehmigungsverfahren. Weiters kommt ihr ein Anhörungsrecht gemäß § 4 Abs 3 HIG zu.

Die Stellungnahmen vom 24. Jänner 2023 langten im Zuge der öffentlichen Auflage- und Einwendungsfrist und somit rechtzeitig ein, weshalb die Marktgemeinde Weikendorf ihre Parteistellung gewahrt hat. In diesem Schreiben ersuchte die Marktgemeinde Weikendorf in Zusammenarbeit mit dem Bezirksfeuerwehrkommando Gänserndorf um Berücksichtigung der Notwendigkeit von befestigten Zufahrts- und Begleitwegen entlang der Hochleistungsstrecke für Rettungs-, Lösch- und Einsatzmaßnahmen, die Erstellung eines Wegekonzepts unter Beachtung des Lichtraumprofils entlang der Bahn (bzw. der Zufahrten zur March) sowie Festlegung von Aufstellplätzen im Einsatzfall, die Sicherstellung der Löschwasserversorgung, die Schaffung von Zugänglichkeiten bei Hochbahnausführung sowie bei schwer zugänglichen Streckenabschnitten für den Fall der Menschenrettung, Brandbekämpfung bzw. Evakuierung sowie die Erstellung von Alarm- und Einsatzplänen. Die Wichtigkeit von weiteren Abstimmungen der Projektwerberin mit der Marktgemeinde Weikendorf und den örtlichen Feuerwehren wurde herausgestrichen.

Es wird dazu auf die Beantwortung dieser Fragen durch die zuständigen Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023, Fachbereich 4, Band 2, Seite 22 f., verwiesen.

Der Projektweberin wird empfohlen Kontakt mit der Marktgemeinde Weikendorf, dem Bezirksfeuerwehrkommando Gänserndorf und den örtlichen Feuerwehren aufzunehmen um die vorgebrachten Fragen zu erörtern und abzuklären.

Im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen gelangt die ho UVP-Behörde zur Überzeugung, dass durch das Vorhaben Immissionen vermieden werden, die das Leben oder die Gesundheit oder das Eigentums bzw. sonstige dingliche Rechte gefährden.

VI.2.1.6. Zur Stellungnahme der Marktgemeinde Hohenau an der March, Rathausplatz 1, 2273 Hohenau an der March:

Die Marktgemeinde Hohenau an der March hat als Standortgemeinde gemäß § 19 Abs 3 UVP- G 2000 grundsätzlich Parteistellung im gegenständlichen UVP-Genehmigungsverfahren. Weiters kommt ihr ein Anhörungsrecht gemäß § 4 Abs 3 HIG zu.

Die Stellungnahmen vom 26. Jänner 2023 langten im Zuge der öffentlichen Auflage- und Einwendungsfrist und somit rechtzeitig ein, weshalb die Marktgemeinde Hohenau an der March ihre Parteistellung gewahrt hat. In diesem Schreiben ersuchte die Marktgemeinde Hohenau an der March um Berücksichtigung der Anliegen der Freiwilligen Feuerwehr Hohenau an der March betreffend der Notwendigkeit von befestigten Zufahrts- und Begleitwegen entlang der Hochleistungsstrecke für Rettungs-, Lösch- und Einsatzmaßnahmen, die Erstellung eines Wegekonzepts unter Beachtung des Lichtraumprofils entlang der Bahn (bzw. der Zufahrten zur March) sowie Festlegung von Aufstellplätzen im Einsatzfall, die Sicherstellung der Löschwasserversorgung, die Schaffung von Zugänglichkeiten bei Hochbahnausführung sowie bei schwer zugänglichen Streckenabschnitten für den Fall der Menschenrettung, Brandbekämpfung bzw. Evakuierung sowie die Erstellung von Alarm- und Einsatzplänen. Die Wichtigkeit von weiteren Abstimmungen der Projektwerberin mit der Marktgemeinde Hohenau an der March und den örtlichen Feuerwehren wurde herausgestrichen.

Es wird dazu auf die Beantwortung dieser Fragen durch die zuständigen Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023, Fachbereich 4, Band 2, Seite 23 f., verwiesen.

Der Projektweberin wird empfohlen Kontakt mit der Marktgemeinde Hohenau an der March und den örtlichen Feuerwehren aufzunehmen um die vorgebrachten Fragen zu erörtern und abzuklären.

Im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen gelangt die ho UVP-Behörde zur Überzeugung, dass durch das Vorhaben Immissionen vermieden werden, die das Leben oder die Gesundheit oder das Eigentums bzw. sonstige dingliche Rechte gefährden.

VI.2.1.7. Zur Stellungnahme der Marktgemeinde Jedenspeigen, Bahnstraße 2, 2264 Jedenspeigen:

Die Marktgemeinde Jedenspeigen hat als Standortgemeinde gemäß § 19 Abs 3 UVP- G 2000 grundsätzlich Parteistellung im gegenständlichen UVP-Genehmigungsverfahren. Weiters kommt ihr ein Anhörungsrecht gemäß § 4 Abs 3 HIG zu.

Die Stellungnahmen vom 24. Jänner 2023 langten im Zuge der öffentlichen Auflage- und Einwendungsfrist und somit rechtzeitig ein, weshalb die Marktgemeinde Jedenspeigen ihre Parteistellung gewahrt hat. Im Wesentlichen wurden dieser Stellungnahme Fragen zu den Themen Lärmschutz, die Notwendigkeit von befestigten Zufahrts- und Begleitwegen entlang der Hochleistungsstrecke für Rettungs-, Lösch- und Einsatzmaßnahmen, die Erstellung eines Wegekonzepts unter Beachtung des Lichtraumprofils entlang der Bahn (bzw. der Zufahrten zur March) sowie Festlegung von Aufstellplätzen im Einsatzfall und die Sicherstellung der Löschwasserversorgung, gestellt.

Es wird dazu auf die Beantwortung dieser Fragen durch die zuständigen Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023, Fachbereich 4, Band 2, Seite 24 f., verwiesen. Betreffend Lärmschutz stellt der Sachverständige für Lärmschutz fest, dass die in den übermittelten Unterlagen durchgeführten Berechnungen und Beurteilungen dem Stand der Technik entsprechend durchgeführt worden seien und daher zusätzliche oder geänderte Maßnahmen aus schalltechnischer Sicht nicht erforderlich seien. Der Sachverständige für Humanmedizin führte dazu aus, dass auch unter Anwendung der von humanmedizinischer Seite geforderten (strengerer) Zusatzkriterien die projektierten Maßnahmen ausreichend seien, um vorhabensbedingte Gesundheitsgefährdung und unzumutbare Belästigung zu vermeiden bzw. so gering wie möglich zu halten (vgl. Seite 25).

Der Projektweberin wird empfohlen Kontakt mit der Marktgemeinde Hohenau an der March und den örtlichen Feuerwehren aufzunehmen um die vorgebrachten Fragen zu erörtern und abzuklären.

Im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen gelangt die ho UVP-Behörde zur Überzeugung, dass durch das Vorhaben Immissionen vermieden werden, die das Leben oder die Gesundheit oder das Eigentums bzw. sonstige dingliche Rechte gefährden.

VI.2.1.8. Zur Stellungnahme der Marktgemeinde Drösing, Hauptstraße 8, 2265 Drösing:

Die Marktgemeinde Drösing hat als Standortgemeinde gemäß § 19 Abs 3 UVP- G 2000 grundsätzlich Parteistellung im gegenständlichen UVP-Genehmigungsverfahren. Weiters kommt ihr ein Anhörungsrecht gemäß § 4 Abs 3 HIG zu.

Die Stellungnahmen vom 27. Jänner 2023 langten im Zuge der öffentlichen Auflage- und Einwendungsfrist und somit rechtzeitig ein, weshalb die Marktgemeinde Drösing ihre Parteistellung gewahrt hat. In diesem Schreiben ersuchte die Marktgemeinde Drösing um Berücksichtigung des Anliegens des Bezirksfeuerwehrkommandos betreffend der Notwendigkeit von befestigten Zufahrts- und Begleitwegen entlang der Hochleistungsstrecke für Rettungs-, Lösch- und Einsatzmaßnahmen, die Erstellung eines Wegekonzepts unter Beachtung des Lichtraumprofils entlang der Bahn (bzw. der Zufahrten zur March) sowie Festlegung von Aufstellplätzen im Einsatzfall, die Sicherstellung der Löschwasserversorgung, die Schaffung von Zugänglichkeiten bei Hochbahnausführung sowie bei schwer zugänglichen Streckenabschnitten für den Fall der Menschenrettung, Brandbekämpfung bzw. Evakuierung sowie die Erstellung von Alarm- und Einsatzplänen. Die Wichtigkeit von weiteren Abstimmungen der Projektwerberin mit der den örtlichen Feuerwehren wurde herausgestrichen.

Es wird dazu auf die Beantwortung dieser Fragen durch die zuständigen Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023, Fachbereich 4, Band 2, Seite 25 f., verwiesen.

Der Projektweberin wird empfohlen Kontakt mit der Marktgemeinde Drösing, dem Bezirksfeuerwehrkommando und den örtlichen Feuerwehren aufzunehmen um die vorgebrachten Fragen zu erörtern und abzuklären.

Im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen gelangt die ho UVP-Behörde zur Überzeugung, dass durch das Vorhaben Immissionen vermieden werden, die das Leben oder die Gesundheit oder das Eigentums bzw. sonstige dingliche Rechte gefährden.

VI.2.1.9. Zur Stellungnahme der Stadtgemeinde Gänserndorf, Rathausplatz 1, 2230 Gänserndorf:

Die Stadtgemeinde Gänserndorf hat als Standortgemeinde gemäß § 19 Abs 3 UVP- G 2000 grundsätzlich Parteistellung im gegenständlichen UVP-Genehmigungsverfahren. Weiters kommt ihr ein Anhörungsrecht gemäß § 4 Abs 3 HIG zu.

Die Stellungnahmen vom 20. Jänner 2023 langten im Zuge der öffentlichen Auflage- und Einwendungsfrist und somit rechtzeitig ein, weshalb die Stadtgemeinde Gänserndorf ihre Parteistellung gewahrt hat. Im Wesentlichen wurden dieser Stellungnahme Fragen zu den Themen Verkehrsumleitung wegen Baustellen und Radwegen gestellt.

Es wird dazu auf die Beantwortung dieser Fragen durch die zuständigen Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023, Fachbereich 4, Band 2, Seite 26 f., verwiesen.

In ihrer im Zuge der Vorbereitung der mündlichen Verhandlung abgegebenen Stellungnahme vom 14. November 2023 führte die Vertreterin der Stadtgemeinde Gänserndorf aus, dass die Sperren von Eisenbahnkreuzungen, Umleitungen, aber auch der für den Bahnausbau notwendige

Baustellenverkehr die Verkehrsflüsse der Bezirkshauptstadt beeinflussen werden. Die geplanten Umleitungen sowie die neuen Querungsmöglichkeit müssen auch auf den nicht-motorisierten Verkehr bewertet werden. Neben den Alltagsradwegen müssen auch touristische Radrouten in den Planungen mitbedacht werden. Ein Haltestellenzugang, durch den Radfahrerinnen ihre Räder schieben können, wie dies z.B. in Tallesbrunn geplant sei, sei eine Verschlechterung des aktuellen Niveaus. Der Ausbau der Strecke als wichtiger Beitrag zur Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene werde begrüßt, jedoch werde um mehr Informationen zu den für die Bau-tätigkeiten erforderlichen Verkehrskonzepten (Baustellenverkehr und Umleitungen), die die Straßen und Kreisverkehre im Gemeindegebiet betreffen, ersucht.

Die Fragen wurden vom Sachverständige für Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen in der mündlichen Verhandlung beantwortet (vgl. Verhandlungsschrift, Seite 9 und 11).

Im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen gelangt die ho UVP-Behörde zur Überzeugung, dass durch das Vorhaben Immissionen vermieden werden, die das Leben oder die Gesundheit oder das Eigentums bzw. sonstige dingliche Rechte gefährden.

VI.2.1.10. Zur Stellungnahme der Marktgemeinde Ringelsdorf-Niederabsdorf, Obere Hauptstraße 115, 2272 Ringelsdorf:

Die Marktgemeinde Ringelsdorf-Niederabsdorf hat als Standortgemeinde gemäß § 19 Abs 3 UVP- G 2000 grundsätzlich Parteistellung im gegenständlichen UVP-Genehmigungsverfahren. Weiters kommt ihr ein Anhörungsrecht gemäß § 4 Abs 3 HIG zu.

Die Stellungnahmen vom 23. Jänner 2023 langten im Zuge der öffentlichen Auflage- und Einwendungsfrist und somit rechtzeitig ein, weshalb die Marktgemeinde Ringelsdorf-Niederabsdorf ihre Parteistellung gewahrt hat. In diesem Schreiben ersuchte die Marktgemeinde Ringelsdorf-Niederabsdorf um Berücksichtigung der Anliegen der örtlichen Feuerwehren betreffend die Notwendigkeit von befestigten Zufahrts- und Begleitwegen entlang der Hochleistungsstrecke für Rettungs-, Lösch- und Einsatzmaßnahmen, die Erstellung eines Wegekonzepts unter Beachtung des Lichtraumprofils entlang der Bahn (bzw. der Zufahrten zur March) sowie Festlegung von Aufstellplätzen im Einsatzfall, die Sicherstellung der Löschwasserversorgung, die Schaffung von Zugänglichkeiten bei Hochbahnausführung sowie bei schwer zugänglichen Streckenabschnitten für den Fall der Menschenrettung, Brandbekämpfung bzw. Evakuierung sowie die Erstellung von Alarm- und Einsatzplänen. Die Wichtigkeit von weiteren Abstimmungen der Projektwerberin mit der den örtlichen Feuerwehren wurde herausgestrichen.

Es wird dazu auf die Beantwortung dieser Fragen durch die zuständigen Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023, Fachbereich 4, Band 2, Seite 28 f., verwiesen.

Der Projektweberin wird empfohlen Kontakt mit der Marktgemeinde Ringelsdorf-Niederabsdorf und den örtlichen Feuerwehren aufzunehmen um die vorgebrachten Fragen zu erörtern und abzuklären.

Im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen gelangt die ho UVP-Behörde zur

Überzeugung, dass durch das Vorhaben Immissionen vermieden werden, die das Leben oder die Gesundheit oder das Eigentums bzw. sonstige dingliche Rechte gefährden.

VI.2.1.11. Zur Stellungnahme des Landes Niederösterreich, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten:

Grundsätzlich kommt dem Land Niederösterreich, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abt. Gesamtverkehrsangelegenheiten - RU7, ein Anhörungsrecht gemäß § 4 Abs 3 HIG zu. Jedoch kommt der Abteilung Landesstraßenbau und -verwaltung hinsichtlich der Landesstraßen aufgrund von Liegenschaftsbeanspruchungen und projektbedingten Umbau von Straßen jedenfalls Parteistellung im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 zu.

Die Stellungnahme vom 24. Februar 2023 umfasst keine Einwendungen im Rechtssinn. Die vorgebrachten Punkte betreffen an sich keine umweltrelevanten Themen, sondern betreffen Einzelheiten, die, sofern überhaupt genehmigungsrelevant erst im Zuge eines allfällig notwendigen straßenrechtlichen Verfahrens zu behandeln sein werden. Festzuhalten ist, dass seitens der Landesstraßenverwaltung dem gegenständlichen Projekt der ÖBB zugestimmt wurde.

Die in der Stellungnahme ebenfalls befasste Abteilung Naturschutz (RU5) teilte mit, dass dem Trassenverlauf grundsätzlich zugestimmt werde könne.

Aus Sicht des Wasserwirtschaftlichen Planungsorgans (WA2) wurde eine positive Beurteilung abgegeben und es bestehen gegen das Vorhaben keine Bedenken.

Seitens der Abteilung Anlagenrecht (WST1) wurde gegen die Bestimmung des Trassenverlaufes der Nordbahn gemäß dem HIG, auf Grundlage des vorgelegten Projektes, kein Einwand erhoben. Anzumerken ist, dass an der mündlichen Verhandlung eine Vertreterin des Landes Niederösterreich, Abteilung WST1, als mitwirkende Naturschutzbehörde, teilgenommen hat.

Seitens der Abteilung Verkehrsrecht (RU6) bestehe grundsätzlich gegen den geplanten Trassenverlauf von der Eisenbahnbehörde, Abteilung Verkehrsrecht, kein Einwand.

Insgesamt wurde seitens des Landes Niederösterreich, Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten (RU7), gegen das Vorhaben unter der Voraussetzung, dass das Ergebnis des für diese Trassenführung vorgesehenen teilkonzentrierten UVP-Verfahrens positiv ausfällt, kein Einwand erhoben.

VI.2.1.12. Zur Stellungnahme von Herrn Konrad Karner, Hauptstraße 48, 2261 Mannersdorf an der March und zu Herrn Siegfried Minkowitsch, Bernsteinstraße 236, 2261 Mannersdorf an der March in der mündlichen Verhandlung:

Der Einschreiter, Herr Konrad Karner, ist ein vom Vorhaben betroffener Grundstückseigentümer, weshalb ihm Parteistellung gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 zukommt. Die weiteren im beigefügten Protokoll genannten Personen sind vom Vorhaben betroffene Grundstückseigentümer.

Während der Auflage- und Einwendungsfrist wies der Einschreiter mit Schreiben vom 15. Dezember 2022 darauf hin, dass sämtliche Zu- und Einfahrten zu den Betriebsstätten der Anrainer gewährleistet sein müssen. Er sprach weiters für Verbesserungen bei der auf beiden Seiten der B49 befindlichen Bushaltestellen. Ferner müssen auch das Zufahren zu den Betrieben mit große

selbstfahrende Arbeitsmaschinen in der Zukunft gewährleistet werden. In einem vom Einschreiter beigelegten Protokoll wird auf Abmachungen der anwesenden Anrainer mit den Vertretern der ÖBB-Infrastruktur AG verwiesen. Diese betreffen insbesondere Aussagen zu den Steigerungen der neuen Brücke entlang der B49 und Zufahrtsmöglichkeiten zu Grundstücken der Anrainer.

Es wird dazu auf die Beantwortung dieser Fragen durch die zuständigen Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023, Fachbereich 4, Band 2, Seite 31 ff., verwiesen.

Der Sachverständige für Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen stellte fest, dass die gewünschte Verschiebung der Bushaltestelle aus straßenverkehrstechnischer Sicht nachvollziehbar sei. Diese sei jedoch im jedenfalls erforderlichen nachfolgenden straßenrechtlichen Verfahren nach § 12 NÖ-Straßengesetz abzuhandeln.

Weiters seien die im Protokoll angeführten Punkte Großteils in den Projektunterlagen ersichtlich. Die Ackerzufahrten seien in den Lageplänen noch nicht eingetragen. Die gewählten Straßenquerschnitte entsprechen den Vorgaben der RVS. Laut dem Technischen Bericht zur Landesstraße B49 km 41,153 (Einlage N462-111) wurden für die neuen Anbindungen der „Hauptstraße“ und der „Kirschenstraße“ an die B49 sowie die Kreuzung „Kirschenstraße“ mit dem „Eisenbahnweg“ entsprechende Schleppkurvennachweise (Müllfahrzeug, 15 m-Bus, Traktor mit 2 Anhänger) geführt. Sämtliche angeführten Punkte seien jedenfalls im erforderlichen nachfolgenden straßenrechtlichen Verfahren nach § 12 NÖ-Straßengesetz abzuhandeln.

Der vom Sachverständigen für Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen formulierte Auflagenvorschlag wurde in den Spruch des Bescheides (Spruchpunkt IV.1.1.6.) aufgenommen.

In der mündlichen Verhandlung am 27. und 28. November 2023 forderte Herr Karner die Anpassung der Einbindung (Steigung) zu dessen Grundstück bzw. bestehenden Nebenfahrbahn zur Brücke (Straßenbrücke in Mannersdorf an der March). Weiters sei auch die Entwässerung entsprechend zu adaptieren. Ferner sollte die Nebenfahrbahn mit dementsprechenden landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahrbar sein (vgl. Seite 46 der Verhandlungsschrift).

Der Sachverständige für Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen wiederholte seine Aussage in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen, nach der die angeführten Punkte in einem noch erforderlichen nachfolgenden straßenrechtlichen Genehmigungsverfahren nach NÖ-Straßengesetz darzustellen und abzuhandeln seien.

Im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen gelangt die ho UVP-Behörde zur Überzeugung, dass durch das Vorhaben Immissionen vermieden werden, die das Leben oder die Gesundheit oder das Eigentums bzw. sonstige dingliche Rechte gefährden.

VI.2.1.13. Zur Stellungnahme von Herrn Dr. Manfred Strommer, Bernsteinstraße 157, 2261 Mannersdorf an der March:

Der Einschreiter, Herr Dr. Manfred Strommer, ist Eigentümer des Grundstücks Nr. 229/2, KG Mannersdorf an der Mark, welches im Vorhabensgebiet gelegen ist und könnte somit durch die

Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt werden, weshalb ihm Parteistellung gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 zukommt.

Während der Auflage- und Einwendungsfrist wendete der Einschreiter mit Schreiben vom 15. Dezember 2022 im Wesentlichen die potentielle Verschlechterung der Zufahrtsmöglichkeiten zu seinem Grundstück, die Frage nach dem Ersatz des Gartenzauns und die Zeit ohne diesen sowie die Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen und Beschattung durch das Vorhaben, ein. Es wird dazu auf die Beantwortung dieser Fragen durch die zuständigen Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023, Fachbereich 4, Band 2, Seite 36 ff., verwiesen.

Betreffend die Grundstückszufahrten führte der Sachverständige für Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen aus, dass die Ausgestaltungen der von den Straßenprojekten betroffenen Grundstückszufahrten im Zuge der nachfolgenden straßenrechtlichen Verfahren nach § 12 NÖ-Straßengesetz detailliert darzustellen sei.

Hinsichtlich der eingewendeten Beeinträchtigung der Lichtverhältnisse führt der Sachverständige für Elektrotechnik, Oberleitung, elektromagnetische Felder, Licht, Blendung und Beschattung aus, dass es kommt im Bereich des Objektes Bernsteinstraße 157 durch die neue Lage der Straße lediglich zu geringen Anhebungen des Niveaus komme. Durch die Entfernung des Objektes könne eine Beeinträchtigung der Lichtverhältnisse an den straßenseitigen Fenstern ausgeschlossen werden. Aus fachlicher Sicht sei eine ausreichende Belichtung gemäß OIB-Richtlinie 3 nach Projektherstellung weiterhin gegeben.

Hinsichtlich der befürchteten vermehrten Lärmimmissionen kommt der Sachverständige für Lärmschutz zu dem Schluss, dass es aus der Gegenüberstellung und der Gebäudebeurteilung in der schalltechnischen Untersuchung für dieses Objekt ersichtlich sei, dass sich gegenüber dem Bestand keine wesentlichen Änderungen der Immissionsituation ergebe. Als Lärmschutzmaßnahmen sind für dieses Objekt zur Einhaltung der Schutzziele Lärmschutzfester vorgesehen (vgl. Projektunterlagen, ON N303-002). Weitere Maßnahmen, welche nicht in den übermittelten UVE-Unterlagen angeführt sind, seien aus schalltechnischer Sicht nicht erforderlich. Zur Überprüfung der Schienenverkehrslärmimmissionen nach Realisierung des Projekts, wurden in den übermittelten Unterlagen Beweissicherungsmaßnahmen angeführt (SCH-BE-01-BW).

Der Humanmedizinische Sachverständige führte ergänzend aus, dass auch unter Anwendung der von humanmedizinischer Seite geforderten (strengerer) Zusatzkriterien die projektierten Maßnahmen ausreichend seien, um vorhabensbedingte Gesundheitsgefährdung und unzumutbare Belästigung zu vermeiden bzw. so gering wie möglich zu halten.

Betreffend die angesprochene Zufahrt zum Grundstück des Einschreiters hat der Sachverständige für Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen einen Auftragsvorschlag formuliert. Dieser wurde in den Spruch des Bescheides (Spruchpunkt IV.1.1.6.) aufgenommen.

Im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen gelangt die ho UVP-Behörde zur Überzeugung, dass durch das Vorhaben Immissionen vermieden werden, die das Leben oder die Gesundheit oder das Eigentums bzw. sonstige dingliche Rechte gefährden.

VI.2.1.14. Zu den Stellungnahmen von Frau Ilse Hrobar, Zum Bahnhof 2, 2253 Tallesbrunn; Herrn Alfred Hrobar, Zum Bahnhof 2, 2253 Tallesbrunn; Frau Leyla Aydinkoc, Tallesbrunner Hauptstraße 91, 2253 Tallesbrunn; Frau Sabine Obritzberger, Tallesbrunner Hauptstraße 79, 2253 Tallesbrunn; Frau Leopoldine Gschiel, Tallesbrunner Hauptstraße 81, 2253 Tallesbrunn; Herrn Alfred Tanzer, Tallesbrunner Hauptstraße 93, 2253 Tallesbrunn; Frau Angelika Urban, Feldgasse 31/26, 2230 Gänserndorf; Ibrahim Aydinkoc, Tallesbrunner Hauptstraße 91, 2253 Tallesbrunn; Frau Astrid Neustifter, Tallesbrunner Hauptstraße 83, 2253 Tallesbrunn sowie zur Stellungnahme der Bürgerinitiative Lärmschutz Tallesbrunn, vertreten durch Herrn Alfred Tanzer, Tallesbrunner Hauptstraße 93, 2253 Tallesbrunn:

Der Einschreiterinnen sind Unterstützerinnen der Bürgerinitiative Lärmschutz Tallesbrunn, die von Herrn Alfred Tanzer vertreten wird. Die Bürgerinitiative hat nach Prüfung durch die UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 erfolgreich konstituiert, weshalb ihr Parteistellung gemäß § 19 Abs 1 Z 4 UVP-G 2000 zukommt. Den Einschreiterinnen wohnen zudem teilweise in der unmittelbaren Umgeben des geplanten Vorhabens bzw. sind Eigentümerinnen von Grundstücken, die im Vorhabensgebiet gelegen sind und könnten somit durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt werden, weshalb ihnen auch Parteistellung gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 zukommt.

Während der Auflage- und Einwendungsfrist wendete die Einschreiterinnen innerhalb der Stellungnahmefrist zusammengefasst ein, dass es kein Erfordernis der Errichtung eines neuen Wirtschaftswegs (südlich der Bahn) zwischen der Haltestelle Tallesbrunn und der Straßenüberführung L3027 auf Privatgrund gebe.

Es wird dazu auf die Beantwortung dieser Fragen durch die zuständigen Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023, Fachbereich 4, Band 2, Seite 38 ff. und 154 ff., verwiesen.

Zur Fragen nach dem Erfordernis der Errichtung des angesprochenen Wirtschaftsweges rechts der Bahn von ca. km 36,220 bis km 36,730, stellt der Sachverständige für Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen fest, dass der angeführte Wirtschaftsweg zwar dem landwirtschaftlichen Verkehr die Fahrt zur neuen Straßenüberführung ohne Benutzung der B8 ermögliche, dies aber nur wenige Grundstücke zwischen der Gemeindestraße „Zum Bahnhof“ und der neuen Straßenüberführung der L3027 betreffe. Die Entlastung der B8 bzw. zusätzliche Belastung der B8 durch diese landwirtschaftlichen Fahrten sei daher als gering einzustufen. Aus diesem Grund sei die Errichtung des Wirtschaftsweges r.d.B von Bahn-km 36,220 bis ca. Bahn-km 36,550 nicht zwingend erforderlich und könne entfallen.

Der Sachverständige für Agrarwesen und Boden schloss sich den Ausführungen des Sachverständigen für Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen an und ergänzte, dass das Schutzgut Boden nur im unbedingt notwendigem Ausmaß beansprucht werden solle.

Zu Beginn der mündlichen Verhandlung am 27. und 28. November 2023 legten die Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG, wie in der Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023 vom Sachverständigen für Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen ersucht, einen Lageplan ohne den Wirtschaftsweg in Tallesbrunn vor (vgl. Beilage 12 zur Verhandlungsschrift).

In der mündlichen Verhandlung wiederholten die Vertreterinnen der Bürgerinitiative ihre Einwendungen, den Entfall des aus ihrer Sicht nicht benötigten Wirtschaftsweges rechts der Bahn (km 36,220 bis km 36,730) in Tallesbrunn (vgl. Seite 9 f. der Verhandlungsschrift).

Der von den Sachverständigen für Agrarwesen und Boden und Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen formulierte Auflagenvorschlag wurde in den Spruch des Bescheides (Spruchpunkt IV.1.8.1.) aufgenommen.

VI.2.1.15. Zu den Stellungnahmen der GRÜNEN Bezirk Gänserndorf, Hauptstraße 39, 2230 Gänserndorf, vertreten durch Bezirkssprecherin Beate Kainz, Jahngasse 59, 2230 Gänserndorf:

Politischen Parteien kommt im Umweltverträglichkeitsverfahren keine privilegierte Stellung zu, da sich bei diesen um keine Umweltorganisationen iSd § 19 Abs 1 Z 7 UVP-G 2000 handelt. Als juristische Personen sind sie jedoch berechtigt, subjektiv-öffentliche Rechte gemäß § 19 Abs 1 Z 1 und 2 leg cit geltend zu machen (vgl. US 11.06.2010, 1A/2009/6-142 Heiligenkreuz; Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON 1.00 § 19 UVP-G, RZ 203).

Aus § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 lassen sich jedoch keine Genehmigungsvoraussetzungen und somit keine subjektiv-öffentlichen Rechte der Nachbarn in UVP-Genehmigungsverfahren ableiten. Diese ergeben sich aus § 17 Abs 2 Z 2 lit a und c leg cit (vgl. die Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes VwGH 06.07.2010, 2008/05/0115; VwGH 25.11.2008, 2008/06/0026; VwGH 10.09.2008, 2008/05/0009; US 04. 04. 2008, 8A/2007/11-94 OÖ-Sbg 380 kV-Leitung; US 14.06.2004, 4B/2004/3-7 Wietersdorf). § 17 Abs 2 Z 2 lit a und c leg cit verleiht Nachbarn Rechte auf Gesundheitsschutz, Belästigungsschutz und Eigentumsschutz. Nachbarn können daher zulässigerweise einwenden, dass sie durch das Vorhaben persönlich in ihrem Leben oder in ihrer Gesundheit gefährdet sind, oder dass sie unzumutbar belästigt werden, oder dass ihre dinglichen Rechte gefährdet werde (vgl. die Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes VwGH 25.11.2008, 2008/06/0026; VwGH 10. 09. 2008, 2008/05/0009; VwGH 31.03.2008, 2005/05/0184). Vorschriften, die zu unbestimmt gehalten sind oder lediglich eine objektive Umweltvorsorge normieren, gewähren keine subjektiv-öffentlichen Rechte, beispielsweise die in § 1 Abs 1 UVP-G 2000 umschriebenen Aufgaben der Umweltverträglichkeitsprüfung, das Abfallvermeidungs-, -verwertungs- und -entsorgungsgebot gemäß § 17 Abs 2 Z 3 leg cit, das Ziel eines hohen Schutzniveaus für die Umwelt in ihrer Gesamtheit gemäß § 17 Abs 4 leg cit, der Schutz der Natur, des Landschaftsbilds, der Raumordnung und des Ortsbilds oder ein fehlendes öffentliches Interesse (UVP-G-ON 1.00 § 19 UVP-G, RZ 90 ff.).

Während der Auflage- und Einwendungsfrist wendete die Einschreiterin mit Schreiben vom 18. Jänner 2023 insbesondere die Fragen nach der Anzahl der Auflassung der Eisenbahnkreuzungen und deren Ersatz, die Schaffung von Übergängen und Überführungen für den nichtmotorisierten Verkehr und die gefahrlose Nutzung von Brücken außerhalb des Ortsgebietes, die Lärmbelästigungen durch eine Brücke am Ortsrand von Tallesbrunn, Querungsmöglichkeiten in Tallesbrunn sowie dauerhafte Rodungen, ein.

In einer ergänzenden Stellungnahme vom 26. September 2023 brachte die Einwenderin unter anderem vor, dass im Bereich der Umbauarbeiten in Drösing eine Altlast, Petroleumfabrik, ausgewiesen sei, weiters wurde die Notwendigkeit von neuen Parkflächen hinterfragt.

Es wird dazu auf die ausführliche Beantwortung dieser Fragen durch die zuständigen Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023, Fachbereich 4, Band 2, Seite 91 ff., verwiesen.

Zur Fragen nach den Maßnahmen im Bereich der Eisenbahnkreuzungen führt der Sachverständige für Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen zusammenfassend aus, dass alle 15 Eisenbahnkreuzungen aufgelassen werden, wobei für den motorisierten Verkehr 7 Querungsmöglichkeiten entfallen. Als Ersatz für die entfallenden Querungsmöglichkeiten werden entweder neue Weganbindungen zu den Über- bzw. Unterführungen geschaffen oder das Bestandswegenetz entsprechend ausgebaut. Entsprechend der vorliegenden Projektunterlagen blieben für die Betriebsphase alle querenden Geh- und Radwegverbindungen erhalten. Die Personendurchgänge werden mit Rampen ausgeführt, sodass auch eine Nutzung für Radfahrer im Schiebebetrieb möglich sei. Beim Durchlass Ollersbach werde ein zusätzlicher Personendurchgang mit Rampen hergestellt. Die Personendurchgänge im Bf Dürnkrot und im Bf Drösing werden Richtung Westen verlängert und ermöglichen damit eine Querung der Bahntrasse für Fußgänger und Radfahrer (im Schiebebetrieb). Bei der neuen Straßenüberführung der L3139 werde gegenüber dem Bestand (kein begleitender Geh- und Radweg) ein Geh- und Radweg im Bereich der Rampen und der Straßenbrücke errichtet. Betreffend der max. Steigung von 6 % im Zusammenhang mit Barrierefreiheit könne angemerkt werden, dass diese Maximalneigung bei allen Gehwegen eingehalten wird, ausgenommen bei der Unterführung Gartengasse - Neugasse bei km 65,996, wo auf Grund der naheliegenden Bebauung 8 % Längsneigung geplant ist. Hier seien jedoch im Bestand in unmittelbarer Nähe die Personenunterführung Siedlungsweg bei km 65,668 und die Personenunterführung Liliengasse - Schulgasse bei km 66,162 als barrierefreie Querungsmöglichkeiten vorhanden. Betreffend die Trassierung der Straßenüberführung der L3027 am Ortsrand werde angemerkt, dass die L3027 im Freiland liegt und damit die gewählten Trassierungsparameter dem Stand der Technik entsprechen. Eine Verkleinerung der Kurvenradien auf Grund einer kleineren Projektierungsgeschwindigkeit würde keinen wesentlich geringeren Flächenbedarf ergeben, da die erforderlichen Entwicklungslängen für die Höhenentwicklung der Straßenüberführung sich nicht ändern würden. Weiters werde darauf hingewiesen, dass für die Straßenüberführung der L3027 jedenfalls ein nachfolgendes straßenrechtlichen Verfahren nach § 12 NÖ-Straßengesetz abzuhandeln sei.

Zu den einwendeten Lärmimmissionen im Bereich der Brücke am Ortsrand von Tallesbrunn führte der Sachverständige für Lärm- und Erschütterungsschutz aus, dass eine Geschwindigkeitsreduktion des Straßenverkehrs die Emissionen sinngemäß reduzieren würde, aber aus technischer Sicht zur Erfüllung der Schutzziele nicht erforderlich sei. In der Prognose mit Berücksichtigung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen lägen die Immissionen aus Schienenverkehr für die Beurteilungszeiträumen Tag, Abend und Nacht (siehe N303-134, N303-147 und N303-160) am angrenzenden Siedlungsgebiet jedenfalls unter jenen der Nullvariante, im direkten Umfeld der Brücke ergeben sich Pegelerhöhungen bis zu maximal 3-5 dB (siehe N303-199, N303-212 und N303-225). Die Immissionen aus dem Straßenverkehr (L_{den}), siehe N303-173 und N303-186) am angrenzenden Siedlungsgebiet bei dem Objekt 3106 an der Ostfassade bei maximal 70 dB, dies entspricht im Vergleich zur Nullvariante einer Erhöhung des Pegels von maximal 1 dB (siehe N303-238 und N303-251 und N303-001).

Hinsichtlich der Einwendung zu den geplanten Wiederaufforstungen führte der Sachverständige für Forstwesen und Waldökologie, Jagdwesen und Wildökologie aus, dass für das Vorhaben wurden befristeten Rodungen (Bauphase) von Wald im Ausmaß von 2,5081 ha und dauernde Rodungen (Betriebsphase) im Ausmaß von 3,8967 ha beantragt wurden. Diese Angaben beruhen auf den Erhebungen der Waldflächen für die UVE. Die Gesamtfläche der für das Vorhaben notwendigen Rodungen betrage daher 6,4048 ha. Zur Kompensation der Dauerrodungen sind im Projekt (Bericht Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Jagd, Fischerei) Ersatzaufforstungen im Ausmaß von 9,60 ha und waldverbessernde Maßnahmen auf einer Fläche von 4,72 ha (als Ausgleich anrechenbar 2,36 ha), woraus sich eine gesamte Ausgleichsmaßnahmenfläche Wald von 14,32 ha (anrechenbar 11,96 ha) ergebe. Dies entspreche einem Kompensationsfaktor von 1:3,1.

Betreffend die genannte Altlast Nr. 77 „Petroleumfabrik Drösing“ gab der Sachverständige für Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität an, dass die Altlast Nr. 77 „Petroleumfabrik Drösing“ in der Marktgemeinde Drösing im Bereich zwischen ca. km 58,30 und ca. km 58,48 etwa 150 m westlich des Bahnhofes Drösing und somit im Grundwasserabstrom der Bahntrasse liege. Die aus der Gefährdungsabschätzung der Prioritätenklassifizierung durch die Umweltbundesamt GmbH gewonnenen Erkenntnisse wurden im Fachbeitrag ON & 317-01 (Geologie, Geotechnik und Hydrogeologie) im Kapitel 4.2.2.3.8 ausführlich dargelegt. In der darin enthaltenen Abbildung 4-6 seien auch die Untergrundkontaminationen durch Kohlenwasserstoffe in der ungesättigten Bodenzone grafisch dargestellt. Die Abbildung 4-7 zeige die Untergrundkontaminationen im Grundwasserschwankungsbereich ebenfalls in einer grafischen Darstellung. Aus ON N 316-08 (Qualitätenplan nach Deponieverordnung inklusive Altlasten, Altablagerungen und Altstandorte) ist auch ersichtlich, dass das in der Einwendung beschriebene Versickerungsbecken DRO 2 ca. 100 m vom östlichen Rand der Altlast N 77 entfernt sei. Die an die Altlast im östlichen Bereich anschließende Fläche wurde aus dem Verdachtsflächenkataster der Umweltbundesamt GmbH gestrichen und trage nunmehr die Bezeichnung „Altstandort Nr. 71057“. Die Streichung erfolgte, da in diesem Teilbereich des ehemaligen Fabrikgeländes keine Kontaminationen im Untergrund festzustellen waren. Es werde darauf hingewiesen, dass die Mobilisierung von Schadstoffen in den kontaminierten Bereichen aktuell gering sei und es zu keiner relevanten Ausbreitung im Grundwasser komme. Dies werde durch die Ergebnisse der im Rahmen der Gefährdungsabschätzung durchgeführten Grundwasseruntersuchungen bestätigt, bei denen im Abstrom der erheblich kontaminierten Bereiche u.a. in Hausbrunnen keine Kohlenwasserstoffe im Grundwasser nachgewiesen wurden. Hinweise auf die Ausbildung einer Schadstofffahne im Grundwasser bzw. auf Verunreinigungen im Grundwasserabstrom lägen nicht vor. Auf Basis dieser Erkenntnisse sei daher nicht damit zu rechnen, dass sich die Altlast bzw. deren erhebliche Untergrundkontaminationen auch auf den Bereich der in der Einwendung erwähnten Brücke ausgebreitet habe. Soweit dies den zur Prüfung vorgelegten Einreichunterlagen zu entnehmen war, wurden bislang noch keine Bodenproben aus dem Bereich des geplanten Entwässerungsbeckens DRO 2 entnommen. Aus diesem Grund wurde darauf abzielende zwingende Maßnahmen (AW 01, AW 02 und AW 03) formuliert.

In ihrer im Zuge der Vorbereitung der mündlichen Verhandlung abgegebenen Stellungnahme vom 23. November 2023 thematisierte die Einwenderin einmal mehr den geplanten Bau der Straßenbrücken (vgl. Beilage 11 der Verhandlungsschrift).

In der mündlichen Verhandlung am 27. und 28. November 2023 wiederholte die Einwenderin ihre Kritik betreffend die aus ihrer Sicht nicht ausreichend berücksichtigten Interesse der Fußgänger und Radfahrerinnen bei der Planung der Brücken und die aus ihrer Sicht nicht benötigten Parkplätze im Bahnhof Drösing sowie Bodenversiegelung (vgl. Seite 12 ff. der Verhandlungsschrift).

Betreffend die Forderung keine weiteren Stellplätze zu errichten, führte der Sachverständige für Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen aus, dass wie im Technischen Bericht Streckenplanung (Einlage N411) angeführt, eine standortspezifische Park & Ride - Potenzialanalyse für die Verkehrsstationen an der Nordbahn durchgeführt wurde. Für den gegenständlichen Abschnitt sei ein zusätzlicher Bedarf für die bestehenden Anlagen am Bf. Drösing ausgewiesen worden. Dabei solle westlich der Bahn nördlich und südlich der neuen Verlängerung des bestehenden Personendurchgangs eine neue Anlage mit 75 PKW-Stellplätzen hergestellt werden. Ebenso ergab diese Potentialanalyse für den Bf Dürnkrot einen zusätzlichen Bedarf von 153 Stellplätzen. Betreffend den zusätzlichen Verkehr durch die Erweiterung der Park & Ride-Anlagen werde festgehalten, dass diese Verkehrszahlen in den Verkehrsprognosen für 2035 berücksichtigt worden seien.

Seitens des Sachverständigen für Luft und Klima wurde in der Verhandlung dazu ausgeführt, dass Einsparungspotentiale und der Zubringerverkehr mitberücksichtigt wurden.

Betreffend die Forderung die Versiegelung durch Stellplätze in Drösing zu unterlassen, stellte der Sachverständige für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter fest, dass die Versiegelung von Park&Ride Parkplätzen nicht mehr notwendig sei, deren Vermeidung diene aber der Erhöhung der Resilienz von innerörtlichen (Grün-) Räumen, der Verbesserung des lokalen Wasserhaushaltes und des Mikroklimas, sowie der Aufenthaltsqualität. Die Zufahrt und Erschließung der Stellplätze könne befestigt ausgeführt werden, nicht aber die Stellplätze selbst. Nicht mehr vollversiegelte Parkplätze seien bereits Stand der Technik. Ein Park&Ride-Parkplatz werde in dieser Lage vor allem für den Berufsverkehr genutzt und hat daher keinen hohen Stellplatzwechsel (die meisten An- und Abfahrten erfolgen zu Tagesbeginn/Ende). Für nicht hochfrequentierte Nutzung von Parkplätzen sei eine Gestaltung eines Parkplatzes ohne Vollversiegelung bereits Stand der Technik. Aus wurde dazu eine entsprechende zwingende Maßnahme umformuliert (RP02).

Der vom Sachverständigen für Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität formulierten Auflagenvorschläge wurden in den Spruch des Bescheides (Spruchpunkt IV.1.6.1. bis IV.1.6.3.) aufgenommen.

Der vom Sachverständige für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter umformulierte Auflagenvorschlag wurde in den Spruch des Bescheides (Spruchpunkt IV.3.2.3.) aufgenommen.

Zur Stellungnahme vom 9. Jänner 2024 wird auf Punkt I.14 der Begründung verwiesen.

Im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen gelangt die ho UVP-Behörde zur Überzeugung, dass durch das Vorhaben Immissionen vermieden werden, die das Leben oder die Gesundheit oder das Eigentums bzw. sonstige dingliche Rechte gefährden.

VI.2.1.16. Zu den Stellungnahmen der via donau - Österreichisches Wasserstraßen GmbH, Donau-City-Straße 1, 1220 Wien, vertreten durch Dipl.-Ing. Stefan Scheuringer, und des Wasserverbandes für den March-Thaya-Hochwasserschutzdamm, Angern - Bernhardsthal, vertreten durch Obmann Bürgermeister Robert Meißl:

Durch das gegenständliche Projekt sind Liegenschaften der Republik Österreich - Bundeswasserstraßenverwaltung, welche durch via donau verwaltet werden, berührt. Die via donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH ist Fruchtgenussberechtigte der Liegenschaften der Republik Österreich - Bundeswasserstraßenverwaltung und im gegenständlichen Projekt sowohl als Nachbar und als Grundstückseigentümergevertreterin betroffen, weshalb ihr Parteistellung gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 zukommt.

Während der Auflage- und Einwendungsfrist wendete die Einschreiterin mit Schreiben vom 25. Jänner 2023 bzw 27. Jänner im Wesentlichen ein, dass die ÖBB-Nordbahn zwischen den Marktgemeinden Angern an der March und Hohenau an der March in etwa parallel zum Grenzfluss March und damit auch zur Hochwasserschutzanlage entlang der March verlaufe. Durch die Nahelage bzw. den in Teilbereichen direkten baulichen Eingriff in die Hochwasserschutzanlage ergeben sich verfahrensrelevante Sachverhalte. Es wurden Anmerkungen zu den Projektunterlagen gemacht und die Berücksichtigung und Einhaltung der angeführten Punkte eingefordert.

Es wird dazu auf die Beantwortung ausführliche dieser Fragen durch die zuständigen Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023, Fachbereich 4, Band 2, Seite 107 ff., verwiesen.

Betreffend das Objekt Nr. 17, Wegbrücke über den Sulzbach r.d.B. bei Bahn-km 48,862, führt der Sachverständige für Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen aus, dass ein Abbiegen vom nördlichen Sulzbachdamm kommend Richtung neuer Wegbrücke über den Sulzbach und dann weiter Richtung südlichen Sulzbachdamm aufgrund der derzeit geplanten geometrischen Ausgestaltung nicht möglich zu sei.

Der vom Sachverständigen formulierte Auflagenvorschlag wurde in den Spruch des Bescheides (Spruchpunkt IV.1.1.7.) aufgenommen.

Seitens des Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer wurde ausgeführt, dass in den Bahnabschnitten ca. Eisenbahn km 42,5 bis 44,5 KG Stillfried, ca. Eisenbahn km 44,5 bis 46,5 KG Grub an der March und ca. Eisenbahn km 46,5 bis 49,0 - KG Waidendorf die ÖBB-Nordbahn unmittelbar an die Hochwasserschutzanlage angrenze. Die von der Einwenderin vorgebrachten Bedingungen im Rahmen der Bauvorbereitungs- und Bauphase sind aus wasserbautechnischer Sicht nachvollziehbar und es werde die Übernahme der Punkte 1.-12. bzw. 1.-7. (D013a: v1 bis v12 und D013b: v1 bis v7) als vorzuschreibende Maßnahmen empfohlen.

Die Maßnahmenvorschläge WT 36 (D013a: v9) und WT 43 (D013b: v4) wurden im Zuge der mündlichen Verhandlung auf Anregung der Projektwerberin ersatzlos gestrichen, da es sich bei diesem um privatrechtliche Vereinbarungen handelt (siehe Verhandlungsschrift, Seite 43). Es wird dazu auch auf Punkt V.1.7. der Begründung verwiesen.

Die Maßnahmenvorschläge des Sachverständigen betreffend die Stellungnahmen der via donau (IV.1.5.25. bis IV.1.5.45.) wurden dementsprechend in den Spruch aufgenommen.

Im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen gelangt die ho UVP-Behörde zur

Überzeugung, dass durch das Vorhaben Immissionen vermieden werden, die das Leben oder die Gesundheit oder das Eigentums bzw. sonstige dingliche Rechte gefährden.

VI.2.1.17. Zu den Stellungnahmen von Herrn Lukas Pawek, Engerthstraße 156a/8/27, 1020 Wien:

Der Einschreiter, Herr Lukas Pawek, ist Eigentümer eines angrenzenden Grundstücks und könnte somit durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt werden, weshalb ihm Parteistellung gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 zukommt.

Während der Auflage- und Einwendungsfrist wendete der Einschreiter mit Schreiben vom 22. Jänner 2023 im Wesentlichen die Verkehrssteigerungen bei der Ortseinfahrt in Drösing, die Erhöhung von Immissionen, einen fehlenden Sichtschutz, die Verschlechterung des Radverkehrs durch die geplante Schließung der Radwegsunterführung nördlich der geplanten Brücke in Drösing, die Prüfung einer Lärmschutzwand entlang der westlichen Grundstücksgrenze sowie die Verlegung eines Auffangbeckens, ein.

Es wird dazu auf die Beantwortung dieser Fragen durch die zuständigen Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023, Fachbereich 4, Band 2, Seite 120 ff., verwiesen.

Zur Fragen der Verkehrssteigerung bei der Ortseinfahrt in Drösing führt der Sachverständige für Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen zusammenfassend aus, dass es laut dem Bericht Verkehrsuntersuchung (Einlage N301) im Bereich der Ortsdurchfahrt Drösing auf der Landesstraße L7 zu einer geringfügigen Steigerung des Verkehrsaufkommens (Belastungsplan Bestand 2019: DTV = 600 KFZ in 24 Stunden; Belastungsplan Betriebsphase 2035: DTV = 700 KFZ in 24 Stunden) komme.

Betreffend die eingewendete Erhöhung der Immissionen, führt der Sachverständige für Lärm- und Erschütterungsschutz aus, dass aus schalltechnischer Sicht bestätigt werden könne, dass die durchgeführten Berechnungen und Beurteilungen im Bereich des Objekts 13235 dem Stand der Technik entsprechend ausgeführt wurden. Weitere Maßnahmen, welche nicht in den übermittelten UVE-Unterlagen angeführt sind, seien aus schalltechnischer Sicht nicht erforderlich. Zur Überprüfung der tatsächlichen Schienenverkehrslärmimmissionen nach Realisierung des Projekts, seien in den übermittelten Unterlagen Beweissicherungsmaßnahmen angeführt worden (SCH-BE-01-BW).

Zum eingewendeten Sichtschutz führt der Sachverständige für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft / Stadtbild, Sach- und Kulturgüter aus, dass aus fachlicher Sicht ist eine Ausweitung des Sichtschutzes nicht notwendig sei.

Hinsichtlich der eingewendeten Verschlechterung bzw. Einschränkung des Radverkehrs, führt der Sachverständige für Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen zusammenfassend aus, dass im Bereich der neuen Straßenüberführung der L7 der Begleitweg r.d.B (östlich der Bahn) unter der Straßenbrücke durchgeführt werde. Im Bereich der neuen Straßenüberführung bei km 61,957 (Ersatz für die aufzulassende En in km 61,934) werden die betroffenen bestehenden Wirtschaftswege um die Rampen der Straßenüberführung geführt. Ein durchgehender Radverkehr bis Hohenau sei damit wie im Bestand möglich. Die Feldwegunterführung bei km 60,063 werde aufgelassen und durch einen Rohrdurchlass ersetzt. Die Querung der Bahntrasse sei weiterhin bei der Feldwegunterführung bei km 60,548 möglich.

Entsprechend der UVE (Einlage N201) erfolge eine beschilderte Umleitung für die dauerhafte Verlegung des NÖ Landesrundwanderweges.

Dazu hält der Sachverständige für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft / Stadtbild, Sach- und Kulturgüter ergänzend fest, dass auch wenn die Reduktion von Querungsmöglichkeiten für den nicht motorisierten Verkehr generell abzulehnen ist, in dem gegenständlichen Fall der Umweg von 500 m als zumutbar angesehen werden könne. Gleichzeitig müsse darauf hingewiesen werden, dass direkt im kompakten Ortskern von Drösing eine weitere Querung der Eisenbahntrasse bestehe. Es werde diesbezüglich auf die raumplanerischen Aufgaben der Marktgemeinde bzgl. der Herstellung von siedlungsnahen attraktiven Rad- und Fußwegeninfrastrukturen hingewiesen. Beispielsweise könnte entlang der Haidstraße ein Radweg oder zumindest ein Mehrzweckstreifen etabliert werden, der ein sicheres Befahren mit dem Rad ermöglichen würde. Dies liege aber im Ermessen der Gemeinde.

Anzumerken ist hier, dass das Vorbringen hinsichtlich der möglichen Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der ÖBB-Strecke 186, Drösing bis Zistersdorf und betreffend die Ausstattung einer öffentlichen Straße bzw. eines Radwegs oder allfällige künftige Umwege im öffentlichen Verkehrsnetz keine den Anrainern zustehende subjektiv öffentliche Rechte darstellen. Diese können von den Einschreitern daher auch nicht wirksam vorgebracht werden.

Betreffend die Prüfung einer Schallschutzmauer entlang der westlichen Grundstücksgrenze des Einschreiters, führt der Sachverständige für Lärm- und Erschütterungsschutz aus, dass aus der Gegenüberstellung der Differenzlärmkarten und der Gebäudebeurteilung in der schalltechnischen Untersuchung für dieses Objekt und die angrenzenden Grundstücke ersichtlich sei, dass sich die Immissionen aus dem Schienenverkehr gegenüber der Nullvariante in den Zeiträumen Tag und Abend eine Erhöhung der Immissionssituation von 1 bis 2 dB ergebe, im Zeitraum Nacht entstehe eine Reduktion von ca. 1 dB (siehe N303.206, N303.219 und N303.232). Die Immissionssituation aus dem Straßenverkehr zeige in der Gegenüberstellung, dass eine Reduktion von mehr als 1 dB zu erwarten sei (siehe N303.245 und N303.258). Als Lärmschutzmaßnahmen seien für dieses Objekt zur Einhaltung der Schutzziele Lärmschutzfester vorgesehen (Ordnungsnummer N303-002), da eine Lärmschutzwand in diesem Bereich gemäß § 5 Abs 3 SchIV nicht als wirtschaftlich anzusehen sei. Aus schalltechnischer Sicht könne bestätigt werden, dass die durchgeführten Berechnungen und Beurteilungen im Bereich des Objekts 13235 dem Stand der Technik entsprechend ausgeführt worden seien. Weitere Maßnahmen, welche nicht in den übermittelten UVE-Unterlagen angeführt sind, seien aus schalltechnischer Sicht nicht erforderlich. Zur Überprüfung der tatsächlichen Schienenverkehrslärmimmissionen nach Realisierung des Projekts, seien in den übermittelten Unterlagen Beweissicherungsmaßnahmen angeführt (SCH-BE-01-BW).

Betreffend die vorgeschlagene Verlegung des Auffangbeckens (Sickerfläche für Brückenwässer) und des Beckens zur Versickerung der Oberflächenwässer DRO 3 in den kontaminierten Bereich südlich des Altstandortes führte der Sachverständige für Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität aus, dass dies nicht möglich sei, da es dadurch zu einer Elution oder Verfrachtung (Mobilisierung) von Schadstoffen kommen könnte. Eine Errichtung von Versickerungsbecken im Bereich von belasteten Standorten sei nur dann möglich, wenn die kontaminierten Untergrundbereiche vollständig entfernt und durch gut durchlässiges Material der Qualität Bodenaushub ersetzt werde. Dazu wurde aus dem Fachgebiet Abfallwirtschaft (AW) auch eine zwingende

Maßnahme formuliert (AW 10). Die in der Einwendung befürchtete Kontamination des Brunnenwassers für die Gartenbewässerung durch die gesammelten Verkehrs-Schadstoffe werde durch eine Ausführung der Versickerungsanlagen nach dem Stand der Technik über Bodenfilter und aktive Humuspassagen verhindert.

Seitens des Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie wird dazu ausgeführt, dass die Verbringung und Reinigung der anfallenden Wässer dem Stand der Technik entspreche. Eine Beeinträchtigung von Nutzwasser für Bewässerung sei daher nicht zu erwarten.

Seitens des Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer wird dazu vorgebracht, dass eine Versickerung im Nahbereich von Altlasten bzw. Verdachtsflächen auszuschließen sei. Eine Kontamination von Brunnenwasser für Gartenbewässerungen durch die gesammelten Niederschlagswässer mit Verkehrsschadstoffen sei durch eine Ausführung der Versickerungsanlagen nach dem Stand der Technik über Bodenfilter und aktive Humuspassagen nicht zu erwarten. In diesem Zusammenhang werde auch auf die zwingenden Maßnahmen WT 19 (Versickerung bei belasteten Böden) und WT 22 (Vorreinigung der Oberflächenwässer von Park&Ride Flächen) verwiesen.

Zu dem zu rodenden Betreuungstreifen führt der Sachverständige für Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Naturschutz) aus, dass das Projekt im ggst. Bereich aus naturschutzfachlicher Sicht grundsätzlich bewilligungsfähig sei, da keine besonderen wertbestimmenden Arten betroffen seien. Für den Ortsbereich von Drösing sei insgesamt festzuhalten, dass durch das Projekt Flächenverluste an (unterschiedlich wertvollen) Lebensräumen gegeben seien. Seitens der Sachverständigen werden daher zusätzlich zu den Maßnahmen des Einreichprojektes weitere 1,0 ha an Maßnahmenflächen im Nahbereich von Drösing vorgeschrieben. Für den konkret angesprochenen Bereich sei eine empfohlene Auflage vorgesehen, die vorsieht, dass die Zufahrt zum Becken von der neuen Bahn begleitenden Zufahrtsstraße und nicht von Osten parallel zur Straßenüberführung erfolgt.

Im durchgeführten ergänzenden Ermittlungsverfahren thematisierte Herr Pawek in seinen ergänzenden Stellungnahmen vom 29. November und 6. Dezember 2023 die Entfernung des Fahrradübergangs nördlich der Drösinger Brücke und dass der Umweg wesentlich weiter entfernt sei, als im Gutachten angegeben worden sei (vgl. Punkt I.14. der Begründung).

Zur Stellungnahme vom 29. November 2023 nahm der Sachverständige für Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen, Dipl.-Ing. Thomas Setznagel Stellung:

„Die in der Stellungnahme angeführten Umwege sind aus ho. Sicht nicht nachvollziehbar. In der Gutachterlichen Auseinandersetzung mit den Einwendungen vom 16.10.2023 wurde seitens Fachbereich Straßen folgendes festgehalten:

„Im Bereich der neuen Straßenüberführung der L7 wird der Begleitweg r.d.B (östlich der Bahn) unter der Straßenbrücke durchgeführt. Im Bereich der neuen Straßenüberführung bei km 61,957 (Ersatz für die aufzulassende En in km 61,934) werden die betroffenen bestehenden Wirtschaftswege um die Rampen der Straßenüberführung geführt. Ein durchgehender Radverkehr bis Hohenau ist damit wie im Bestand möglich.

Die Feldwegunterführung bei km 60,063 wird aufgelassen und durch einen Rohrdurchlass ersetzt. Die Querung der Bahntrasse ist weiterhin bei der Feldwegunterführung bei

km 60,548 möglich. Entsprechend UVE (Einlage N201) erfolgt eine beschilderte Umleitung für die dauerhafte Verlegung des NÖ Landesrundwanderweges.“

Seitens des Sachverständigen für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft / Stadtbild, Sach- und Kulturgüter wurde folgende Stellungnahme abgegeben:

„Die Einwendung von Herrn Pawek ist in Bezug auf die Möglichkeiten der Erreichbarkeit des Ortes Hohenau an der March mit dem Fahrrad in der zusammenfassenden Bewertung auf Seite 125 f erläutert.

Hier kurz zusammengefasst: Die Radwegverbindungen bleiben erhalten und es erfolgt eine dauerhafte Umleitung des NÖ Radweges. Es ergibt sich, wie in der zusammenfassenden Bewertung FB4 dargestellt, eine Verschiebung des Durchlasses, der für Fahrradfahrer nutzbar ist, um knapp 500 Meter.

Die Verschiebung des Durchlasses führt zu keinen direkten Umwegen.

Inwieweit konkrete Umwegfahrten für den Einwender erforderlich sind, ist aus der Stellungnahme nicht ablesbar, weil kein konkreter Start und Endpunkt angegeben ist. Da die Verschiebung der Querung aber nicht im bewohnten Gebiet liegt, ist davon auszugehen, dass die Verschiebung der der Querung der Bahntrasse zu keinem relevanten Umweg führt. Im schlechtesten Fall würde, wie dargestellt, der Umweg (in eine Richtung) 500 Meter betragen können.“

Zur Stellungnahme vom 6. Dezember 2023 führte der Sachverständige für Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen, Dipl.-Ing. Thomas Setznagel aus:

„Grundsätzlich wird angemerkt, dass für die neue Straßenüberführung der L7 kein Fahrverbot für Radfahrer vorgesehen ist und diese auch von Radfahrern benutzt werden kann. Bei einem prognostizierten DTV von 700 KFZ in 24 Stunden gegenüber den Bestandsdaten von 600 KFZ / 24h auf der L7 ergibt sich für die Verkehrssicherheit der Radfahrer keine relevante Verschlechterung.

Die in der ergänzenden Stellungnahme angeführten Mehrweglängen sind überschlagsmäßig richtig dargestellt, betreffen aber aus ho. Sicht Verbindungen für den Freizeit- und Erholungsverkehr welche aus straßenverkehrstechnischer Sicht nicht relevant sind.

Weiters wird darauf hingewiesen, dass auch westlich der Bahn über bestehende Wirtschaftswege die Erreichbarkeiten in der Relation Drösing – Ringelsdorf vorhanden sind. Dabei ist die Querung der Bahntrasse von östlich der Bahn nach westlich der Bahn für Fußgänger und Radfahrer (im Schiebetrieb) beim neuen Personendurchgang im Bf Drösing bei km 58,498 möglich.“

Seitens des Sachverständigen für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft / Stadtbild, Sach- und Kulturgüter wurde folgende Stellungnahme abgegeben:

„Wie der Sachverständige für Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen ausführt, ist der kürzeste Weg nach Ringelsdorf auf der L7 auch für den Radverkehr möglich.

Beim Erholungsverkehr suchen sich die Radfahrer den für sie am angenehmsten zu befahrenden Weg nach der aktuellen Verkehrslage aus. Der hier beschriebene und in Fotos belegte Weg ist teilweise unbefestigt und geschottert und somit in der Befahrbarkeit den

vom SV beschriebenen landwirtschaftlichen Wegen gleichzustellen (siehe Abb. 5 Stellungnahme Nr. 2 Radwegunterführung, Pawek). Demzufolge sind auch andere Wege denkbar und werden auch befahren werden.

Ein spezielles Ziel, das von öffentlichem Interesse wäre, ist auf dem beschriebenen Weg nicht vorhanden. Das angesprochene ‚Schloss Niederabsdorf‘ ist öffentlich nicht zugänglich und wird landwirtschaftlich genutzt.

Ein für die Öffentlichkeit wirksamer relevanter Umweg insbesondere für Erholungsnutzungen durch eine geänderte Radverkehrsführung ist aus sachverständiger Sicht nicht gegeben.“

Es wird daraufhin gewiesen, dass die Ausstattung einer öffentlichen Straße bzw. eines Radwegs oder allfällige künftige Umwege im öffentlichen Verkehrsnetz keine den Anrainern zustehende subjektiv öffentliche Rechte darstellen. Diese können von den Einschreitern daher auch nicht wirksam vorgebracht werden.

Der vom Sachverständigen für Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität formulierte Auflagenvorschlag wurden in den Spruch des Bescheides (Spruchpunkt IV.1.6.10.) aufgenommen. Die vom Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer formulierten Auflagenvorschläge wurden in den Spruch des Bescheides (Spruchpunkte IV. 1.5.19 und IV.1.5.22.) aufgenommen. Die vom Sachverständigen für Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Naturschutz vorgeschlagene empfohlene Maßnahme wurde in den Spruch des Bescheides (Spruchpunkt IV.3.1.1.) aufgenommen.

Im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen gelangt die ho UVP-Behörde zur Überzeugung, dass durch das Vorhaben Immissionen vermieden werden, die das Leben oder die Gesundheit oder das Eigentums bzw. sonstige dingliche Rechte gefährden.

VI.2.1.18. Zu den Stellungnahmen von Herrn Otto Krönigsberger, Dr. Gunzer-Straße 22, 2265 Drösing:

Der Einschreiter, Herr Otto Krönigsberger, ist Eigentümer von Grundstücken, die für die Errichtung der beiden Brücken sowie für den Wegebau in Drösing sowie durch Servitute in der Bau-phase und Ausgleichsflächen in Anspruch genommen werden, weshalb ihm Parteistellung gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 zukommt.

Während der Auflage- und Einwendungsfrist wendete der Einschreiter mit Schreiben vom 27. Jänner 2023 im Wesentlichen den Verlust von bewirtschafteten Flächen durch die in Anspruch genommen Flächen für die Errichtung der Brücken sowie der Wege in Drösing, die geplanten Ausgleichsflächen sowie die Ersatzaufforstungen bzw. Strukturverbesserungen und die verlängerten Wegstrecken, ein.

Es wird dazu auf die Beantwortung dieser Fragen durch die zuständigen Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023, Fachbereich 4, Band 2, Seite 130 ff., verwiesen.

Zu den ökologischen Ausgleichsflächen (Poolflächen) führten die Sachverständigen für Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Naturschutz) aus, dass die

in den Abbildungen dargestellten Poolflächen nicht bedeuten, dass hier zwingend (naturschutzfachliche) Maßnahmen umzusetzen seien. Gemäß dem Einreichprojekt beabsichtigt die Projektwerberin keine der dargestellten Poolflächen zu nutzen. Allerdings ergehe seitens der Sachverständigen aufgrund des Verlustes von zahlreichen Lebensräumen im Ortsgebiet von Drösing eine Auflage, die vorsehe, dass zusätzliche Maßnahmenflächen im Mindestausmaß von 1,0 ha im Ortsnahbereich von Drösing anzulegen seien. Dazu könnten die dargestellten Poolflächen genutzt werden, müssen es aber nicht und es können auch andere (naturräumlich unter Umständen gleich oder besser geeignete Flächen) im Rahmen des Naturschutzverfahrens vorgelegt werden.

Seitens des Sachverständigen für Agrarwesen und Boden wurde festgehalten, dass die dauernde und vorübergehende Grundbeanspruchung im Verhältnis zur Flächengröße der beanspruchten Ackerflächen als eher geringfügig zu beurteilen sei. Der landwirtschaftliche Betrieb erleide durch diese Beanspruchungen keine nachhaltige Beeinträchtigung. Poolflächen seien nur seitens der Projektwerberin angedachte mögliche Flächen für Beanspruchung als ökologische Ausgleichsflächen. Im gegenständlichen Fall erscheine es aber aus Sicht Vermeidung von Beanspruchung wertvoller Ackerflächen sinnvoll, die zwischen neuer Überfahrt L3139 und Bahntrasse außerhalb des Rückhaltebeckens verbleibenden Ackerflächen als ökologische Ausgleichsfläche zu verwenden, da diese Restflächen nach Projektumsetzung als Acker ohnehin nicht mehr nutzbar seien.

Zur Frage betreffend die vorgesehenen Ersatzaufforstungen und Strukturverbesserungsmaßnahmen führt der Sachverständige für Forstwesen und Waldökologie, Jagdwesen und Wildökologie aus, dass für das Vorhaben befristete Rodungen (Bauphase) von Wald im Ausmaß von 2,5081 ha und dauernde Rodungen (Betriebsphase) im Ausmaß von 3,8967 ha beantragt worden seien. Diese Angaben beruhen auf den Erhebungen der Waldflächen für die UVE. Die Gesamtfläche der für das Vorhaben notwendigen Rodungen betrage daher 6,4048 ha. Zur Kompensation der Dauerrodungen sind im Projekt (Bericht Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Jagd, Fischerei) Ersatzaufforstungen im Ausmaß von 9,60 ha und waldverbessernde Maßnahmen auf einer Fläche von 4,72 ha (als Ausgleich anrechenbar 2,36 ha) vorgesehen, woraus sich eine gesamte Ausgleichsmaßnahmenfläche Wald von 14,32 ha (anrechenbar 11,96 ha) ergebe. Dies entspricht einem Kompensationsfaktor von 1:3,1. Diese Maßnahmen sind zum Ausgleich der durch die Rodungen entfallenden Wirkungen des Waldes (Schutz- und Wohlfahrtsfunktion) in einem waldarmen Raum erforderlich. Neubewaldungen auf landwirtschaftlichen Flächen bedeuten nicht, dass diese Flächen für alle Zeiten der Nahrungsmittelproduktion entzogen werden. Im Fall von Krisen, welche die Lebensmittelversorgung gefährden, ist davon auszugehen, dass die erforderlichen forstrechtlichen Genehmigungen für Rodungen von Wald zum Zwecke der landwirtschaftlichen Nutzung erteilt werden.

Zur Frage nach verlängerten Wegstrecken im Zuge der Auflassung von Eisenbahnkreuzungen führt der Sachverständige für Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnbetrieb sowie Straßen aus, dass der Entfall der Quermöglichkeit bei Bahn-km 58,262 und die daraus resultierenden Mehrweglängen bzw. der Zeitmehrbedarf als jedenfalls zumutbar bewertet werden könne. Im gegenständlichen Fall werden sowohl die Kriterien für den Fahrzeugverkehr (hier Zeitmehrbedarf von ca. 2 Minuten 30 Sekunden < 3 Minuten) als auch die Kriterien für den landwirtschaftlichen Verkehr (2000 m < 3000 m) eingehalten. Für Fußgänger (und Radfahrer im

Schiebebetrieb) bestehe die Möglichkeit zur Querung der Bahn beim Personendurchgang Bf Drösing bei km 58,492. Hier betrage die Mehrweglänge ca. 350 m und ist somit < 500 m.

In seiner im Zuge der Vorbereitung der mündlichen Verhandlung abgegebenen Stellungnahme vom 17. November 2023 thematisierte der Einwender einmal mehr die längeren Wegstrecken und die unrealistischen Annahmen des Sachverständigen (vgl. Beilage 10 der Verhandlungsschrift).

Dazu führte der Sachverständige für Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen in der mündlichen Verhandlung am 27. November 2023 aus, dass dieser am 26.11.2023 die östlich der Bahntrasse liegende Teil, der nach Abtrag der bestehenden Straßenbrücke bei km 58,262, zur Verfügung stehende Ersatzroute befahren habe. Die Befahrung mit den zulässigen Geschwindigkeiten ergab eine Zeit von ca. 1 Minute und 25 Sekunden. Hochgerechnet auf die Gesamtstrecke der Ersatzroute ergeben sich damit ca. 2 Minuten und 50 Sekunden Fahrzeit. Da der westliche Teil der Ersatzroute erst mit dem Bahnprojekt errichtet werde, dieser aber über die L7 im Freiland und der neuen Park & Ride- Zufahrt links der Bahn führe, sei der in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen, Fachbereich 4, angeführte Zeitmehrbedarf aus dessen Sicht sehr wohl als realistisch anzusehen (vgl. Seite 9 der Verhandlungsschrift).

Im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen gelangt die ho UVP-Behörde zur Überzeugung, dass durch das Vorhaben Immissionen vermieden werden, die das Leben oder die Gesundheit oder das Eigentums bzw. sonstige dingliche Rechte gefährden.

VI.2.1.19. Zur Stellungnahme des Ortsbauernrates Stillfried-Grub, Am Hofstadlfeld 176, 2262 Stillfried an der March, zur Stellungnahme von Herrn Rupert Dörtl (jun.), Gruber Hauptstraße 10, 2262 Grub an der March in der mündlichen Verhandlung, zur Stellungnahme von Herrn Rupert Dörtl (sen.), Gruber Hauptstraße 10, 2262 Grub an der March in der mündlichen Verhandlung und zur Stellungnahmen der Jagdgesellschaft Stillfried - Grub, vertreten durch Herrn Jagdleiter Herbert Dörtl, vertreten durch den Jagdpächter, Herrn Rupert Dörtl (sen.), Gruber Hauptstraße 10, 2262 Grub an der March in der mündlichen Verhandlung, zur Stellungnahme des Hegerings Angern an der March, vertreten durch den Hegeringleiter, Herrn Siegfried Minikowitsch, Bernsteinstraße 236, 2261 Mannersdorf an der March in der mündlichen Verhandlung:

Die Einschreiter sind Mitglieder des Ortsbauernrates von Stillfried-Grub und Eigentümer von Grundstücken, die an die neu zu errichtende Eisenbahnbrücke und die in unmittelbarer Nähe geplante Wildbrücke über die Eisenbahntrasse und die B49 in Grub an der March angrenzen, welche somit im Vorhabensgebiet gelegen sind und durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belastigt werden könnten, weshalb ihnen Parteistellung gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 zukommt.

Während der Auflage- und Einwendungsfrist wendete die Einschreiter mit Schreiben vom 25. Jänner 2023 im Wesentlichen die während des Umbaus des Bahnhofes Stillfried entstehenden Umwege, die Gewährleistung der jederzeitigen Befahrbarkeit der parallel führenden Straße und der Brücke, die negative Beeinträchtigung von Wildtieren durch die geplante Eisenbahnbrücke,

die angezweifelte Wirkung der Wildbrücke und den Verlust von landwirtschaftlichen Flächen durch die Errichtung der Wildbrücke, ein.

Es wird dazu auf die Beantwortung dieser Fragen durch die zuständigen Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023, Fachbereich 4, Band 2, Seite 141 ff., verwiesen.

Zu den vorgebrachten Umwegen, führte der Sachverständige für Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen aus, dass die generelle Aussage, dass es zu unzumutbaren Umwegen von zumindest 4 Kilometer komme, nicht nachvollzogen werden könne. Dies auf Grund der Tatsache, dass je weiter ein Ziel- und Quellpunkt einer Fahrt von einer aufzulassenden Eisenbahnkreuzung entfernt sei, sich auch die Mehrweglängen entsprechend verkürzen bzw. gar nicht anfallen. Im Bereich Stillfried ergeben sich zum Beispiel auf Höhe Bahn-km 44,000 für die Grundstücke östlich der Bahn Mehrweglängen von ca. 2,5 km. Lediglich für das Grundstück mit der Grundstücksnummer 2023 unmittelbar östlich der aufzulassenden Eisenbahnkreuzung in km 43,355 ergibt sich eine Mehrweglänge von ca. 3,5 km. Weiters werde auf entfallende Wartezeiten durch geschlossene Bahnschranken hingewiesen, was auch einen Zeitgewinn bedeuten kann. Im gegenständlichen Fall werden für alle betroffenen Grundstücke - ausgenommen dem genannten Grundstück - die Kriterien für den landwirtschaftlichen Verkehr (Mehrweglänge < 3000 m) eingehalten. Der Entfall der Querungsmöglichkeit bei Bahn-km 43,355 und die daraus resultierenden Mehrweglängen werden als jedenfalls zumutbar bewertet.

Zu den fehlenden Ausweichen wies der Sachverständige darauf hin, dass entsprechend den Projektunterlagen (Lagepläne N415-19 bis N415-21) insgesamt 5 Ausweichen (Länge 25 m, Gesamtbreite 5,60 m) für den Begegnungsfall geplant seien. Dies erscheine aus Sicht des Sachverständigen ausreichend. Entsprechend den Projektunterlagen (Lageplan N415-19) sei bei Bahn-km 43,800 ein Wendepplatz mit 18 m Durchmesser geplant. Dieser scheine aber aus Sicht des Sachverständigen als zu klein, weshalb betreffend den Wendepplatz eine zwingende Maßnahme formulierte wurde.

Zum Thema Wildbrücke führte der Sachverständige für Forstwesen und Waldökologie, Jagdwesen und Wildökologie aus, dass die Nordbahn im Abschnitt zwischen Gänserndorf und Bernhardsthal nach Umsetzung des Vorhabens (Betriebsprogramm 2025+) weiterhin wie im Ist-Zustand grundsätzlich eine starke Teilbarriere nach der RVS-Wildschutz darstelle. Nur im Bereich Stillfried / Grub wird auf einer Länge von rd. 1,4 km eine Landesstraße parallel zur Eisenbahntrasse geführt, wodurch eine Vollbarrierewirkung entstehe. Da in diesem Bereich der überregional bedeutsame Rotwildkorridor zwischen Marchauen und Weinviertel verlaufe, sei bei Bahn-km 44,900 - als in jenem Abschnitt, der eine Vollbarriere nach RVS darstelle - die Errichtung einer Wildbrücke der Kat. A gem. Wildschutz über die Eisenbahn und die Landesstraße vorgesehen. Bei der Situierung der Wildbrücke wurde das Ziel verfolgt, eine zusätzliche Wildquerungsmöglichkeit im Bereich der Parallelführung von Eisenbahn und Landesstraße als Ausgleich für die Erhöhung der Zugzahlen zu schaffen. In dem in der Einwendung angesprochenen Bereich, der sich etwa 300 m nördlich der geplanten Wildbrücke befinde, sowie noch weiter nördlich gelegene Bereiche zwischen Bahn-km 45,8 und 46,3 weiche die Landesstraße von der Eisenbahntrasse ab, so dass dort keine Vollbarrierewirkung, sondern nur eine Teilbarrierewirkung vorhanden sei. Diese Bereiche seien für Wildtiere auch nach Umsetzung des Vorhabens

weiterhin querbar. Hinsichtlich von Schäden an landwirtschaftlichen Fluren sei anzumerken, dass durchziehendes Wild (für welches die Wildbrücke errichtet wird) ein geringeres Risiko für Flurschäden darstelle als bloß zur Äsung aus dem Wald auf die Felder ausziehendes Wild. Insofern sei davon auszugehen, dass sich die Wildschadenssituation durch die Wildbrücke nicht wesentlich verändern werde.

In der mündlichen Verhandlung am 27. und 28. November 2023 wurden die Forderungen betreffend die neu zu errichtende Wildbrücke im Bereich Stillfried - Grub an der March wiederholt und weitere Punkte vorgebracht, die von den Sachverständigen und der Projektwerberin im Rahmen der Verhandlung beantwortet wurden (vgl. Seite 23 ff. der Verhandlungsschrift).

Der vom Sachverständigen für Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen formulierte Auflagenvorschlag wurde in den Spruch des Bescheides (Spruchpunkt IV.1.1.8.) aufgenommen.

Im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen gelangt die ho UVP-Behörde zur Überzeugung, dass durch das Vorhaben Immissionen vermieden werden, die das Leben oder die Gesundheit oder das Eigentums bzw. sonstige dingliche Rechte gefährden.

VI.2.1.20. Zur Stellungnahme von Herrn Dr. Werner Lazowsky, Kagraner Anger 22/7/2, 1220 Wien, zur gemeinsamen Stellungnahme der Umweltorganisation Umweltverband WWF Österreich, Ottakringer Straße 114-116, 1160 Wien, vertreten durch die Stv. Geschäftsführerin Mag.^a Hanna Simons und der Umweltorganisation ÖKOBÜRO - Allianz der Umweltbewegung, Neustiftgasse 36/3a, 1070 Wien, vertreten durch Geschäftsführer Mag. Thomas Alge, zur Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS - Verein Projektwerkstatt für Umwelt und Soziales, Währingerstraße 59, 1090 Wien, vertreten durch die Vereinsvorsitzenden, Frau Eva Kaufmann und Herrn Wolfgang Rehm, zur Stellungnahme der der Umweltorganisation BirdLife Österreich, Museumsplatz 1/10/8, 1070 Wien, vertreten durch Herrn Präsident Univ. Prof. Dr. Wilhelm Firbas und den Geschäftsführer Herrn Dr. Gábor Wichmann und zur Stellungnahme der Umweltorganisation Koordinationsstelle für Fledermausschutz und -forschung in Österreich (KFFÖ), Fritz-Störk-Straße 13, 4060 Leonding, vertreten durch Geschäftsführer Mag. Dr. Guido Reiter:

Der Einschreiter, Herr Dr. Werner Lazowsky, machte in seiner Stellungnahme vom 26. Jänner 2023 Parteistellung gemäß § 19 Abs 1 Z 7 UVP-G 2000 - Umweltorganisationen, die gemäß Abs 7 leg cit anerkannt wurden - geltend. Nach dieser Bestimmung müssen die Kriterien der Abs 6 und 7 des § 19 UVP-G 2000 erfüllt sein. Da dies nicht der Fall war, wurde die Stellungnahme von Herrn Dr. Lazowsky als allgemeine Stellungnahme im Sinne des § 9 Abs 5 UVP-G 2000 gewertet und behandelt. Die Einwendungen von Hr. Dr. Lazowsky decken sich zudem mit den Einwendungen von WWF Österreich und ÖKOBÜRO vom 27. Jänner 2023. Es wurde ferner eine naturschutzfachliche Stellungnahme vom 5. März 2021 vorgelegt.

Gemäß § 24f Abs 8 UVP-G 2000 kommt Personen nach § 19 Abs 1 Z 7 UVP-G 2000, somit anerkannten Umweltorganisationen Parteistellung im Verfahren zu, wenn diese innerhalb der Auflagezeit Einwendungen erheben, die die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften betreffen. Eine mit Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation

und Technologie, anerkannte Umweltorganisation erlangt somit im UVP-Verfahren Parteistellung, soweit sie während der Auflagefrist gemäß § 9 Abs 1 leg cit schriftliche Einwendungen erhoben hat.

Der WWF Österreich ist eine anerkannte Umweltorganisation gemäß § 19 Abs 7 UVP-G 2000 (Anerkennungsbescheid des BMLFUW 6.6.2005, BMLFUW-UW.1.4.2/0037-V/1/2005; Überprüfungsbescheid der BMNT-UW.1.4.2/0187-I/1/2019 vom 4.12.2019; sowie 2022-0.879.142 vom 14.12.2022). ÖKOBÜRO ist eine anerkannte Umweltorganisation gemäß § 19 Abs 7 UVP-G 2000 (Anerkennungsbescheid des BMLFUW 2.5.2005, BMLFUW-UW.1.4.2./0031-V/1/2005; Überprüfungsbescheid der BMNT-UW.1.4.2/0191-I/1/2019 vom 4.12.2019; sowie 2022-0.855.436 vom 2.12.2022). In der Stellungnahme vom 27. Jänner 2023 wurde im Wesentlichen zu folgenden Themen Einwendungen erhoben und Anträge gestellt: Reptilien, Amphibien, Fledermäuse, ein unzureichender Vogelschutz, ein unvollständiger Schutz von Vegetation und Lebensräumen, mangelhafte Ausgleichsflächen, negative Auswirkungen auf den Gewässerhaushalt und eine unzulässige Einschränkung der Durchlässigkeit durch bauliche Verdichtungen sowie Geschwindigkeits- und Taktfrequenzerhöhungen im laufenden Betrieb. Es wurde zudem eine naturschutzfachliche Stellungnahme vom 5. März 2021 vorgelegt.

Die Anerkennung des Vereins „Projektwerkstatt für Umwelt und Soziales (VIRUS)“ mit Tätigkeitsbereich Österreich erfolgte mit Bescheid vom 17. Dezember 2013, GZ. BMLFUW-UW.1.4.2/0070-V/1/2013, und wurde mit Überprüfungsbescheid vom 9. Dezember 2019, GZ. BMNT-UW.1.4.2/0196-I/1/2019, bestätigt. Im gegenständlichen Verfahren erfolgte somit eine Stellungnahme einer anerkannten Umweltorganisation. In der Stellungnahme vom 27. Jänner 2023 wurden nach Befürwortung der im Antrag festgehaltenen Ziele im Wesentlichen zu folgenden Themen Einwendungen erhoben und Anträge gestellt: Immissionen (Schutzgut Mensch), Rodungen und Aufforstungen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume sowie biologische Vielfalt inkl. dem Vorschlag von Maßnahmen. Die weiteren inhaltlichen Punkte decken sich mit der Stellungnahme von WWF Österreich und ÖKOBÜRO vom 27. Jänner 2023.

BirdLife Österreich wurde mit Bescheid (GZ: BMLFUW-UW.1.4.2/0020-V/1/2007) des BMLFUW als Umweltorganisation gemäß § 19 Abs 7 UVP-G 2000 anerkannt. Die Stellungnahme von BirdLife Österreich vom 27. Jänner 2023 deckt sich mit den Einwendungen von WWF Österreich und ÖKOBÜRO vom 27. Jänner 2023. Es wurde zudem eine naturschutzfachliche Stellungnahme vom 5. März 2021 vorgelegt.

Die Koordinationsstelle für Fledermausschutz und -forschung in Österreich (KFFÖ) ist eine anerkannte Umweltorganisation gemäß § 19 Abs 7 UVP-G 2000 (Anerkennungsbescheid BMFLUW vom 6.6.2005, BMFLUW-UW.1.4.2/037-V/1/2005; Überprüfungsbescheid BMNT-UW.1.4.2/0187-I/1/2019 vom 4.12.2019, sowie 2022-0.879.142 vom 14.12.2022). Die Stellungnahme der KFFÖ vom 27. Jänner 2023 deckt sich hinsichtlich der Einwendungen betreffend Fledermäuse mit den Einwendungen von WWF Österreich und ÖKOBÜRO vom 27. Jänner 2023. Es wurde zudem eine naturschutzfachliche Stellungnahme vom 5. März 2021 vorgelegt.

Bei den Einschreiterinnen WWF Österreich, ÖKOBÜRO, der Verein „Projektwerkstatt für Umwelt und Soziales (VIRUS)“, BirdLife Österreich und die Koordinationsstelle für Fledermausschutz und -forschung in Österreich (KFFÖ) handelt es sich um anerkannte Umweltorganisation gemäß § 19 Abs 7 UVP-G 2000. Gemäß § 19 Abs 10 UVP-G 2000 hat eine gemäß Abs 7 leg cit

anerkannte Umweltorganisation Parteistellung und ist berechtigt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften im Verfahren geltend zu machen, soweit sie während der Auflagefrist schriftlich Einwendungen erhoben hat. Sie ist auch berechtigt, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht sowie Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben.

Betreffend deren Vorbringen wird auf die umfangreiche Beantwortung dieser Fragen durch die zuständigen Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023, Fachbereich 4, Band 2, Seite 135 ff. und 160 ff., verwiesen.

Zum Thema Reptilien führten die Sachverständigen für Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Naturschutz) aus, dass den Ausführungen inhaltlich dahingehend beizupflichten sei, dass die Bedeutung der Bahn begleitenden Böschungen und im speziellen der Böschungsbereiche mit Blockwurf im UVE-Fachbericht nur unzureichend dargestellt sei. Generell sei davon auszugehen, dass den Bahndämmen als Vernetzungselement mit trocken-warmen Lebensräumen und Saumstrukturen eine ganz besondere Bedeutung als Lebensraum für Reptilien, im speziellen der Zauneidechse und der Schlingnatter (z.B. Bei Rabensburg, mdl. Auskunft Nüskens) zukomme. Es werde aus artenschutzrechtlichen Gründen ein umfangreiches Maßnahmenpaket vorgeschrieben, das zum einen die ausreichend CEF-Maßnahmen vorsehe, das Procedere der Absiedelung beschreibe und das Wiederbesiedlungspotenzial der neuen Bahndammböschungen sichern solle. Entsprechende Präzisierungen seien im Naturschutzverfahren nachzureichen.

Betreffend die Einwendungen zu Amphibien führten die Sachverständigen aus, dass ihm bewusst sei, dass es sich bei den angesprochenen Gewässern um hochwertige Amphibienlebensräume handle. Es werden daher umfangreiche Schutzmaßnahmen, CEF-Maßnahmen und auch die Anlage zusätzlicher Lebensräume vorgeschrieben, um diesem Umstand Rechnung zu tragen. Bezüglich der Querbarkeit der Gleisanlagen sei festzuhalten, dass im Ausbauabschnitt mit 200 km/h (etwa ab dem Kellerbergteich bei Angern/Mannersdorf) das Gleis vom Schotterbett abzusetzen sei, wodurch eine leichtere Querbarkeit für Amphibien gesichert sei. Gemäß dem Einreichprojekt sollten zahlreiche bestehenden Durchlässe durch Rohrdurchlässe ersetzt werden. Diesbezüglich werden in einer Auflage zahlreiche Durchlässe definiert, die entsprechend der RVS-Amphibienschutz auszubilden seien (Kastendurchlässe anstelle von Rohrdurchlässen). Zusätzlich seien im Projekt zwei neue Amphibiendurchlässe bei Hohenau und bei Rabensburg im Projekt enthalten, ein weiterer Durchlass werde südlich Dürnkrot vorgeschrieben.

Zum Thema Fledermäuse hielten die Sachverständigen fest, dass im Frühjahr 2023 im Rahmen der Erstellung des Gutachtens zusätzliche fledermauskundliche Erhebungen nach dem aktuellen Stand der Technik durchgeführt wurden. Die Erhebungen umfassten automatische Rufaufnahmen an 17 Standorten. Darüber hinaus erfolgte eine Anfrage der Fledermausdatenbank „Eli-sABat“ der Koordinationsstelle für Fledermausschutz und -forschung in Österreich (KFFÖ). Die Nachweise für die Artenliste stammen aus Projekten von C. Walder und A. Vorauer (Walder & Vorauer 2001, Ecotone - Vorauer & Walder OEG 2012) und U. Hüttmeir und verschiedenen Datensammlungen der KFFÖ und von K. Bürger. Die bislang nicht publizierten Daten wurden nach entsprechenden Ersuchen durch den WWF Österreich (Hüttmeir 2014), die KFFÖ und durch Fr. K. Bürger zur Verwendung freigegeben. Weiters erfolgte eine Erfassung potenzieller Quartierbäume entlang der Trasse. Die Ergebnisse der Bearbeitung seien im Anhang des Umweltverträglichkeitsgutachtens zu finden. Im Zuge der Erstellung des Gutachtens wurden zusätzliche

Maßnahmen zum Fledermausschutz vorgeschrieben (fledermauskundliche Bauaufsicht, Vorgaben bei der Beanspruchung von Quartieren, qualitative und quantitative Vorgaben zu Ersatzquartieren, zusätzliche Leitstrukturen). Die Auswirkungen auf Fledermäuse durch mögliche Kollisionen seien im Gutachten behandelt worden. Zur Vermeidung von Kollision mit wenig strukturgebunden jagenden Arten wie dem Abendsegler sollen durch mehrere Auflagen die bahnbegleitenden Gehölze soweit möglich erhalten werden. Wo dies nicht möglich sei, sind vor Baubeginn zusätzliche Pflanzungen von größeren und rasch wachsenden Gehölzen durchzuführen.

Betreffend den Vorwurf eines unzureichenden Vogelschutzes führten die Sachverständigen aus, dass den getroffenen Aussagen grundsätzlich zugestimmt werde. Im Zuge der Erstellung des Gutachtens seien daher zusätzliche Brutvogelerhebungen im Abschnitt zwischen Dürnkrot und Sierndorf sowie zwischen Drösing und Hohenau nach dem Stand der Technik durchgeführt worden. Zusätzlich erfolgt ein Vogelaktivitäts- und Querungsmonitoring an repräsentativen Standorten (siehe Anhang zum Gutachten). Die Ergebnisse der o.a. Untersuchungen sowie der Begehungen durch die Sachverständigen gingen in die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens ein. Die aktuell verfügbaren Brutstandorte von Greifvögeln (insb. Rotmilan und Schwarzmilan) und anderen Arten, wie z.B. Schwarzstorch, seien im Gutachten mitberücksichtigt worden. In Hinblick auf baubedingte Störwirkungen seien mehrere Maßnahmen formuliert worden (Horstkontrollen, Horstschutzzonen), welche eine Beschränkung der Bautätigkeit im Nahbereich besiedelter Horste vorsehe. Für die Auswirkungen durch Kollisionen seien auf Basis der Ergebnisse des Querungsmonitorings 2023 zusätzlich etliche Maßnahmen formuliert worden, die auf den Erhalt bestehender Gehölzstrukturen und die Auspflanzung neuer bzw. zusätzlicher Gehölze - und damit eine Lenkung über den Gleiskörper hinweg - abziele. Zusätzlich seien Markierungen der Oberleitungen sowie eine Abdeckung der Leiter im Bereich der Maste vorzusehen. Ebenso seien im Gutachten Maßnahmen für ein Fallwildmonitoring und eine Bergung von Fallwild vorgesehen.

Zum Vorwurf des unvollständigen Schutzes von Vegetation und Lebensräumen führten die Sachverständigen aus, dass die Bedeutung der bahnbegleitenden Dämme, Böschungen und Brachstreifen als Lebensraum für Pflanzen abschnittsweise aus naturschutzfachlicher Sicht hoch bis sehr hoch sei, wobei neben sehr hochwertigen Lebensräumen auch weite Abschnitte von Neophyten (Robinie, Götterbaum) dominiert werden oder auch eher artenarme Ruderalfluren beherbergen. Dies sei auch den Darstellungen der Projektwerberin zu entnehmen und sei durch eigene stichprobenhafte Erhebungen bestätigt worden. Zusätzlich zu den eingereichten Maßnahmen seien umfangreiche Auflagen vorgesehen, die im wesentlichen folgende Zielsetzungen verfolgen: ein verstärkter Erhalt bestehender Strukturen durch Reduzierung des Baufeldes, Maßnahmen zum Oberbodenmanagement, Monitoring zur Sicherung des Erfolgs der Maßnahmen und Anpassung geeigneter Pflegemaßnahmen und zusätzliche Maßnahmenflächen, um Defizite und Flächenverluste auszugleichen. Entsprechende präzisiertere Darstellungen seien im naturschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren vorzulegen.

Betreffend die angeführten Gefahren einer möglichen Lebensraumzerschneidung im Bereich der Bahntrasse bis hin zur Zerstörung dieser Landschaftselemente selbst und andere bahnbegleitende Biotope, z. B. Feuchtbiootope zwischen Drösing und Hohenau, erfolge aus Sicht des Sachverständigen für Gewässerökologie keine zusätzliche Zerschneidung aquatischer Lebens-

räume. Die Durchgängigkeit der Gewässer bleibe mit Ausnahme temporärer Maßnahmen während der Bauphase erhalten. Hinsichtlich flugfähiger Adultstadien von Wasserinsekten werde einerseits durch Verwendung insektenfreundlicher Beleuchtungen in Gewässernähe ein unerwünschtes Anlocken vermieden. Andererseits bleiben die Durchlässe und Brücken entweder wie im Bestand erhalten oder werden mit größerer lichter Weite neu errichtet. Die Wandermöglichkeiten bleiben somit erhalten.

Zum Vorwurf der mangelhaften Ausgleichsflächen führten die Sachverständigen aus, dass die Einwendung bezüglich der angesprochenen nicht geeigneten Ausgleichsflächen zutreffend sei. Es sei daher eine Auflage vorzuschreiben mit der diese Flächen nicht als Ausgleichsfläche heranzuziehen seien (Gst. 78 und 87 KG Aspacherfeld, Aufforstungsfläche zwischen Nordbahn und Anschlussbahn südlich von Hohenau; Gst. 2361/2 und 1750 KG Waidendorf). Für die Fläche südlich von Rabensburg sei vorzuschreiben, dass diese flächengleich bahnparallel umzusetzen sei und nicht flächig zwischen Bahn und B49. Bezüglich der besser geeigneten Flächen wurde im Gutachten soweit möglich darauf hingewiesen, wo sich geeignete Flächen für die zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen befinden. Diese können allerdings nicht verpflichtend vorgeschrieben werden. Die Projektwerberin sei angehalten, die Verfügbarkeit der Flächen zu prüfen und möglichst in Abstimmung mit Gebietskennern die Auflagenumsetzung konkret zu planen und im Naturschutzverfahren vorzulegen.

Zur Einwendung der negativen Auswirkungen auf den Gewässerhaushalt nahmen der Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer wie folgt Stellung: Die Verdichtungen des Unterbaues der Bahntrasse erfolge oberflächennahe außerhalb des Grundwassers. Eine Beeinträchtigung des Gewässerhaushaltes sei nicht zu erwarten. Dem schloss sich auch der Sachverständige für Geologie und Hydrogeologie an. Die Sachverständigen für Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Naturschutz) und Gewässerökologie führten dazu aus, dass keine Verschlechterung der aquatischen und semiaquatischen Lebensräume zu erwarten sei.

Zum Vorwurf der unzulässigen Einschränkung der Durchlässigkeit führten die Sachverständigen für Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Naturschutz) aus, dass sich die Zugfrequenzen im Null- und Prognoseplanfall 2025+ grundsätzlich nicht unterscheiden, lediglich die Fahrgeschwindigkeiten der Schnellzüge können sich auf bis zu 200 km/h ab Angern erhöhen. Selbst im Vergleich zum Bestand 2019 seien die Zunahmen der Zugzahlen vergleichsweise gering. Im Abschnitt bis 200 km/h werde durch die Absetzung der Gleise um 4 bis 5 cm vom Schotterbett eine bessere Querbarkeit für Kleintiere (insbesondere Amphibien) erreicht (siehe auch Fragenbereich N2.7). Gemäß dem Einreichprojekt sollten zahlreiche bestehenden Kastendurchlässe durch Rohrdurchlässe ersetzt werden. Diesbezüglich werden in einer Auflage zahlreiche Durchlässe definiert, die entsprechend der RVS-Amphibienschutz auszubilden seien (Kastendurchlässe anstelle von Rohrdurchlässen). Zusätzlich seien im Projekt zwei neue Amphibiendurchlässe bei Hohenau und bei Rabensburg im Projekt enthalten, ein weiterer Durchlass werde südlich Dürnkrot vorgeschrieben.

Der Sachverständige für Gewässerökologie führte dazu aus, dass die Durchgängigkeit der Gewässer mit Ausnahme temporärer Maßnahmen während der Bauphase erhalten bleibe. Hinsichtlich flugfähiger Adultstadien von Wasserinsekten werden einerseits durch Verwendung insektenfreundlicher Beleuchtungen in Gewässernähe ein unerwünschtes Anlocken vermieden.

Andererseits bleiben die Durchlässe und Brücken entweder wie im Bestand erhalten oder werden mit größerer lichter Weite neu errichtet. Die Wandermöglichkeiten für aquatische Organismen bleiben somit erhalten. Eine vorhabensbedingte Verschlechterung sei aus gewässerökologischer Sicht nicht erkennbar. Maßnahmen zur stärkeren Gewässervernetzung, etwa durch Wiederanbindung von Altarmen oder Revitalisierung abgetrennter Flussmäander seien aus gewässerökologischer Sicht in jedem Fall zu begrüßen und seien und werden im Bereich der March-Thaya-Auen bereits geplant und erfolgreich umgesetzt worden. Eine flächige Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes werde jedoch nicht möglich sein. Es sei daher wesentlich, die effizientesten Maßnahmen auszuwählen. Diese befinden sich aus gewässerökologischer Sicht jedoch in unmittelbarer Nähe zum Fluss und nicht unbedingt im Bereich der Bahntrasse.

Zur Beilage, Naturschutzfachliche Stellungnahme zum Ausbau der Nordbahn, Abschnitt Angern - Bernhardsthal, hielten die Sachverständigen für Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Naturschutz) fest, dass betreffend das Elektrokuptionsrisiko eine Auflage formuliert worden sei.

Zur Qualität der Kartierungen wurde ausgeführt, dass festgestellte Mängel in den Erhebungen, soweit unbedingt erforderlich, durch eigene Erhebungen korrigiert worden seien (siehe Anhang zum Gutachten). Durch die Vorschreibung zahlreicher Auflagen (z.B. hinsichtlich der Verbringung von Vorkommensbeständen von gemäß aktueller Roter Liste gefährdeter Arten ab VU, zusätzlicher Maßnahmenflächen, etc.) sei sichergestellt, dass keine Verschlechterungen in Hinblick auf den Vorkommens Status von Arten und deren Lebensräumen im Gebiet zu erwarten sei.

Betreffend das angeführte Naturschutzgebiet Angerner und Dürnkruter Marchschlingen hielten die Sachverständigen fest, dass die Wirkungen des Bauvorhabens auf das Schutzgebiet im Fragenbereich N4.2., auf geschützte Arten im Detail im Fragenbereich N4.4. behandelt worden sei. Zum Teil seien Baustellenzufahrtsbereiche durch Auflagen eingeschränkt worden (Rabensburg, südlich Hohenau). Auswirkungen auf besonders störungssensible Arten seien durch entsprechende Auflagen behandelt worden (Einschränkungen der Bauzeit).

Zur Vernetzung der Ausläufer des Matzener Waldes führen die Sachverständigen aus, dass im Projekt eine Grünbrücke über die Nordbahn und die B49 vorgesehen sei, die die Vernetzung deutlich verbessere. Es werde ergänzend eine Auflage erteilt, die auch die Vernetzung über Gehölzbestände mit zum nächsten Auwald sichere (v.a. für Fledermäuse).

Betreffend die Bedeutung der Bahnböschung als Überwinterungshabitat wurde von den Sachverständigen eine Auflage vorgeschrieben, sodass entsprechende CEF-Flächen vor der Umsetzung der Baumaßnahme anzulegen und entsprechende Abfangmaßnahmen durchzuführen und zu dokumentieren seien.

Die Bedeutung alter trassenbegleitenden Bahndämme werde durch zahlreiche Auflagen sichergestellt, sodass die Bedeutung der bahnbegleitenden Strukturen, im größere Ausmaß als im Einreichprojekt dargestellt, gesichert werde und durch zusätzliche Maßnahmenflächen entstehende Verluste ausgeglichen werden.

Ein Großteil relevanter Strukturen der Landschaft nördlich von Bernhardsthal könne erhalten werden (z.B. der Damm westlich der Bahnstrecke) bzw. wiederhergestellt werden. Als CEF-Maßnahme sei jedenfalls eine mindestens 0,5 ha große Fläche anzulegen, um z.B. Verluste an Singwarten, zwischenzeitlich zu ersetzen.

Betreffend die vorsorgliche Entfernung führen die Sachverständigen aus, dass der Bewertung der Ist-Zustand mit zahlreichen bahnbegleitenden Gehölzbeständen zugrunde gelegt worden sei. Es seien zahlreiche Auflagen hinsichtlich einer verstärkten Erhaltung und Entwicklung dieser Gehölzbestände (im Vergleich zu den Darstellungen im Einreichprojekt) formuliert worden. Eine diesbezügliche Entfernung im Zuge von Erhaltungsmaßnahme wäre daher kontraproduktiv aus Sicht der Projektwerberin.

Zu den Wirkungen von zusätzlichen Wegen und Straßenquerungen hielten die Sachverständigen fest, dass grundsätzlich das eingereichte Projekt zu beurteilen sei. Möglicherweise dadurch ausgelöste räumliche Entwicklungen seien nicht Gegenstand der Beurteilung, sondern wären im Zuge gesonderter Widmungsverfahren zu prüfen (SUP mit Prüfung der Auswirkungen auf Arten- und Gebietsschutz). Hingewiesen werde auf die Auflage, dass im Projekt nicht dargestellte Wegausbauten nicht zulässig seien. Dies betreffe z.B. für Baustellenzufahrten genutzte, derzeit nicht befestigte Wege. Diese Erd- und Wiesenwege haben auch naturräumliche Funktion (z.B. Heuschreckenlebensraum, Wildbienen, Lacken als Tränke etc.). Ein Ausbau dieser Wege sei gemäß Einreichprojekt nicht vorgesehen und solle auch nicht stattfinden. Es ergehe daher eine Auflage, dass sämtliche für die Baustellenzufahrt, derzeit unbefestigten Wege für die naturschutzrechtliche Einreichung zu dokumentieren seien. Nach der Bauphase seien diese Wege wieder in ursprünglichen Zustand zu bringen, keinesfalls aber stärker zu befestigen. Abweichungen wären als Projektänderung zu behandeln. Durch die im Projekt vorgesehenen Wegausbauten sei jedenfalls keine erhebliche zusätzliche Störwirkung zu erwarten.

Dazu hielt der Sachverständige für Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen fest, dass gemäß den vorliegenden Projektunterlagen Wegverlegungen und Wegneuerrichtungen nur dann erfolgen, wenn sie entweder Ersatzmaßnahmen iSd § 20 EisbG oder als Ersatzmaßnahmen für aufzulassende Eisenbahnkreuzungen erforderlich seien.

Zur thematisierten Minimierung der Flächeninanspruchnahme führten die Sachverständigen für Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Naturschutz) aus, dass durch zahlreiche Auflagen sichergestellt werde, dass die Flächeninanspruchnahme im Vergleich zu den Darstellungen im Einreichprojekt deutlich reduziert werde. Dies betreffe nicht nur die Freilandabschnitte, sondern auch die als Baufeld dargestellten Bereiche im in mehreren Ortsbereichen (z.B. Angern, Bahnhof Stillfried, Bernhardsthal).

Betreffend das Habitatpotential von Gebäuden und Gebäudegestaltung stellen die Sachverständigen fest, dass grundsätzlich alle Bauwerke und Gebäude vor Abriss auf Relevanz für geschützte Arten (v.a. Fledermäuse) noch einmal zu prüfen seien und für den Fall des Vorkommens entsprechende Ersatzmaßnahmen zu setzen seien. Glasflächen seien gemäß Stand des Wissens zu markieren.

Zu den eingewendeten Immissionen (Schutzgut Mensch) führt der Sachverständige für Lärm- und Erschütterungsschutz aus, dass hinsichtlich der Einwendungen zur Beurteilung der Schienenverkehrsärmimmissionen darauf verwiesen werde, dass in der gegenständlichen Untersuchung

der Projektauswirkungen die Beurteilung der Schienenverkehrsimmissionen anhand der Grenzwerte gemäß SchIV und durch Vorgaben betreffend mittleren Maximalpegel der Zugvorbeifahrten als Beurteilungskriterium herangezogen worden seien. Im vorliegenden Vorhaben entspreche dies dem Stand der Technik, da die Beurteilung der Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des § 24f Abs 1 Z 2 lit c UVP-G 2000 gemäß § 24f Abs 2 leg cit bei Eisenbahnvorhaben nach bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften vorzunehmen sei. Als besondere Schutzvorschrift für Schienenverkehrslärm ist die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) zutreffend. Darüber hinaus sei durch den humanmedizinischen Gutachter eine Beurteilung der vorhabensbedingten Erhöhungen des Beurteilungspegels in der Prognose gegenüber der Nullvariante durchgeführt worden, wodurch das Schutzniveau bei den betroffenen Anrainern zusätzlich erhöht werde. Zudem werde zur messtechnischen Überprüfung der Schienenverkehrslärmimmissionen in der Prognose auf die Maßnahmen in den UVE-Unterlagen (SCH-BE-01-BW) verwiesen. Demzufolge werden Kontrollmessungen zur Ermittlung der tatsächlichen Schienenverkehrslärmimmissionen als zwingend erforderlich vorgehoben. Darüber hinaus werden weitere Maßnahmen zur Aktualisierung der objektseitigen Maßnahmen im Anschluss an die Kontrollmessungen angeführt. Bezüglich des Prognosehorizonts könne aus schalltechnischer Sicht angemerkt werden, dass dem „Betriebsprogramm 2025+“ die Zugzahlen des Prognosejahres 2035 zugrunde liegen. Aus schalltechnischer Sicht könne bestätigt werden, dass die durchgeführten Berechnungen und Beurteilungen dem Stand der Technik entsprechend durchgeführt worden seien. Zusätzliche Maßnahmen seien aus schalltechnischer Sicht nicht erforderlich. Zur Überprüfung der tatsächlichen Schienenverkehrslärmimmissionen werden in den Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung nach Betriebsaufnahme Kontrollmessungen vorgeschrieben.

Ergänzend führt der Sachverständige für Humanmedizin dazu aus, dass jene Wohngebäude auszuweisen seien, an welchen es zu schienenverkehrsbedingten Erhöhungen des Beurteilungspegels in der Prognose gegenüber der Nullvariante (2025+) komme und der Beurteilungspegel in der Prognose bei > 50 dB liege. Die Berechnung der Beurteilungspegel hatte auf $1/10$ dB zu erfolgen, die Differenz war auf ganze dB zu runden. Für diese Wohngebäude waren die Beurteilungspegel für Bestand, Nullvariante und Prognose darzustellen. Dies deswegen, da aufgrund der Studienlage die WHO in den Leitlinien zum Umgebungslärm zur Evaluierung der gesundheitlichen Auswirkungen des Schalls die Berechnung des L_{den} und des L_{night} empfehle. Letzterer sei durch Elimination des Anpassungswertes von 5 dB im Sinne der Anrainer ableitbar. Da es erst ab 55 dB (entspricht $L_{r,Nacht}$ 50 dB) Hinweise auf mögliche Zusammenhänge mit Gesundheitsgefährdungen gebe, werde dieser Wert daher von der WHO auch als „interim target“ (IT) für den $L_{night, outside}$ in Fällen festgehalten, wo aus unterschiedlichen Gründen die Empfehlungen der „Night Noise Guidelines“ nicht eingehalten werden können. Auch unter Anwendung der von humanmedizinischer Seite geforderten (strengeren) Zusatzkriterien seien die projektierten Maßnahmen ausreichend, um vorhabensbedingte Gesundheitsgefährdung und unzumutbare Belästigung zu vermeiden bzw. so gering wie möglich zu halten.

Der Sachverständige für Luft und Klima führt dazu ergänzend aus, dass im Kapitel 9 der UVE (N306-1) Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen angeführt seien. Dabei seien auch staubmindernde Maßnahmen in der Bauphase entsprechend dem Stand der Technik vorgesehen. Die angeführten Maßnahmen seien zwingend umzusetzen.

Zum Thema Rodungen und Aufforstungen hielt der Sachverständige für Forstwesen und Waldökologie, Jagdwesen und Wildökologie fest, dass zur Kompensation der Dauerrodungen im Projekt (Bericht Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Jagd, Fischerei) Ersatzaufforstungen im Ausmaß von 9,60 ha und waldverbessernde Maßnahmen auf einer Fläche von 4,72 ha (als Ausgleich anrechenbar 2,36 ha) angegeben seien, woraus sich eine gesamte Ausgleichsmaßnahmenfläche Wald von 14,32 ha (anrechenbar 11,96 ha) ergebe. Dies entspreche einem Kompensationsfaktor von 1:3,1. Woraus die Einwenderin eine „hierarchische Gliederung“ des ForstG betreffend Ersatzaufforstung und waldverbessernde Maßnahmen ableite, sei unklar. Es werde auf § 18 Abs. 2 ForstG verwiesen.

Zum Stand der Technik wird von den Fachbereichen bestätigt. Es wird dazu auch auf das § 31a EisbG-Gutachten verwiesen.

Zur Einwendung betreffend die Grünbrücke führten die Sachverständigen für Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Naturschutz) aus, dass in Hinblick auf das Schutzgut Tiere und ihre Lebensräume die Grünbrücke günstig liege und die Nahelage von B49 und Nordbahn sowie den Einschnittsbereich westlich der B49 nutze. Darüber hinaus sei für entsprechende Anrampungen östlich der Grünbrücke ausreichend Raum, ohne mit Schutzgutflächen in Konflikt zu geraten. Es sei die Auflage, eine Leitstruktur für Fledermäuse zwischen dem Auwaldbestand im Osten bis zur Grünbrücke, unter Einbindung der Pflanzungen auf der Ausgleichsfläche, zu ergänzen, formuliert worden.

Dazu ergänzt der Sachverständige für Forstwesen und Waldökologie, Jagdwesen und Wildökologie, dass die Nordbahn im Abschnitt zwischen Gänserndorf und Bernhardsthal nach Umsetzung des Vorhabens (Betriebsprogramm 2025+) weiterhin wie im Ist-Zustand grundsätzlich eine starke Teilbarriere nach der RVS-Wildschutz darstelle. Nur im Bereich Stillfried / Grub werde auf einer Länge von rd. 1,4 km eine Landesstraße parallel zur Eisenbahntrasse geführt, wodurch eine Vollbarrierewirkung entstehe. Da in diesem Bereich der überregional bedeutsame Rotwildkorridor zwischen Marchauen und Weinviertel verlaufe, sei bei Bahn-km 44,900 - als in jenem Abschnitt, der eine Vollbarriere nach RVS darstellt - die Errichtung einer Wildbrücke der Kat. A gem. Wildschutz über die Eisenbahn und die Landesstraße vorgesehen. Bei der Situierung der Wildbrücke sei das Ziel verfolgt worden, eine zusätzliche Wildquerungsmöglichkeit im Bereich der Parallelführung von Eisenbahn und Landesstraße als Ausgleich für die Erhöhung der Zugzahlen zu schaffen. Die Ausführung der Wildbrücke erfolge RVS-konform, so dass von einer Funktionsfähigkeit der Wildquerung auszugehen ist. In den weiter nördlich gelegenen Bereichen, bis Bahn-km 46,3 weiche die Landesstraße von der Eisenbahntrasse ab, so dass dort keine Vollbarrierewirkung, sondern nur eine Teilbarrierewirkung vorhanden sei. Diese Bereiche seien für Wildtiere auch nach Umsetzung des Vorhabens weiterhin querbar. Insofern sei eine Veränderung der Lage der Wildbrücke nicht erforderlich.

Von den Sachverständigen wurden in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023 zwingende Maßnahmen, Beweissicherungsmaßnahmen sowie begleitende Kontrollen vorgeschrieben sowie Empfehlungen, die in den Spruch des Bescheides (vgl. Spruchpunkt IV.) aufgenommen wurden. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu den Nebenbestimmungen unter den Punkten V.1.7. der Begründung sowie die Ausführungen zur Niederösterreichischen Umweltschutzbehörde weiter oben verwiesen.

Aus Sicht der Behörde werden die anzuwendenden Umweltschutzvorschriften eingehalten und somit mit den vorgebrachten Einwendungen keine Verletzung subjektiv-öffentlicher Rechte aufgezeigt. Soweit Forderungen nicht bereits in die Nebenbestimmungen des Spruches Eingang gefunden haben waren sämtliche Anträge daher abzuweisen.

VI.2.1.21. Zu den Stellungnahmen von Herrn Ing. Klemens Pfungen und Familie, Haidlstraße 1, 2265 Drösing; Herrn Rüdiger Wischenbart, Hauergasse 58, 2275 Bernhardsthal; Herrn Johann Istvanek, Bahnstraße 5, 2263 Dürnkrot; Frau Caroline Taibl, vertreten durch Herrn Thomas Taibl, Obere Hauptstraße 103, 2272 Ringelsdorf; Herrn Franz Fiala, vertreten durch Herrn Johannes Pilwarsch, Obere Hauptstraße 81, 2272 Ringelsdorf; Frau Rebecca Lazar, Bahnstraße 7, 2263 Dürnkrot, vertreten durch Herrn Wolfgang Lazar, Bahnstraße 26, 2263 Dürnkrot und von Herrn Robert Kohl, Fasangartenstraße 11, 2263 Dürnkrot.

Die Einschreiterinnen wohnen in der unmittelbaren Umgebung des Vorhabensgebietes und könnten somit durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt werden, weshalb ihnen grundsätzlich Parteistellung gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP- G 2000 zukommt.

Die Einwendungen von Herrn Ing. Klemens Pfungen und Familie vom 24. Februar 2023 und 28. September 2023 sind nach dem Ende der Auflagefrist (13. Dezember 2022 bis einschließlich 27. Jänner 2023) bei der Behörde eingelangt.

Die Einwendungen von Herrn Rüdiger Wischenbart, Herrn Johann Istvanek, Herrn Thomas Taibl für Frau Caroline Taibl, Herrn Johannes Pilwarsch für Herrn Franz Fiala und Herrn Wolfgang Lazar für Frau Rebecca Lazar, wurde nach dem Ende der Auflagefrist (13. Dezember 2022 bis einschließlich 27. Jänner 2023) in der mündlichen Verhandlung am 27. und 28. November 2023 erstmalig vorgebracht.

Die Einwendung von Herrn Robert Kohl ist wurde nach dem Ende der Auflagefrist (13. Dezember 2022 bis einschließlich 27. Jänner 2023) und nach der mündlichen Verhandlung am 27. und 28. November 2024 erstmalig vorgebracht worden.

Aus rechtlicher Sicht ist dazu auszuführen, dass gemäß § 44b Abs 1 AVG Personen ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftlich Einwendungen erheben. Darauf wurde bereits im - unter Punkt I.9. der Begründung erläuterten - Edikt vom 5. Dezember 2022, GZ 2022-0.732.179, hingewiesen. Auch § 24f Abs 13 UVP-2000 normiert ausdrücklich, dass Personen, die sich am UVP-Verfahren nicht oder nicht rechtzeitig (§§ 42, 44a iVm 44b AVG) beteiligt haben, keine Parteistellung zukommt. Die Auflage- und Einwendungsfrist endete am 27. Jänner 2023. Die hier angeführten Einschreiter haben daher ihre Parteistellung verloren und waren die Einwendungen als verspätet zurückzuweisen.

Ungeachtet dessen wurden die Vorbringen von Herrn Ing. Klemens Pfungen und Familie unter der Zahl D018 in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023, Fachbereich 4, Band 2, Seite 144 ff., und in der mündlichen Verhandlung von den Sachverständigen behandelt. Die Einwendungen der weiteren Einschreiterinnen wurden im Zuge der mündlichen Verhandlung am 27. und 28. November 2023 von den Sachverständigen und der Projektwerberin im Zuge der mündlichen Verhandlung beantwortet (siehe Verhand-

lungsschrift, Seite 8 ff.). Die Einwendung von Herrn Kohl wurde durch die ho Behörde nach Einholung einer Stellungnahme der Projektwerberin mit Erledigungsschreiben vom 7. August 2024, GZ 2024-0.588.228, beantwortet (vgl. Punk I.14. der Begründung).

Im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen gelangt die ho UVP-Behörde zur Überzeugung, dass durch das Vorhaben Immissionen vermieden werden, die das Leben oder die Gesundheit oder das Eigentums bzw. sonstige dingliche Rechte gefährden.

VI.2.1.22. Zu den Stellungnahmen der ÖBB-Infrastruktur AG, Praterstern 3, 1020 Wien:

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist als Antragstellerin Partei des Umweltverträglichkeitsverfahrens.

In der Stellungnahme der Projektwerberin vom 24. November 2023 ersuchte Adaptierung der Auflagen im Maßnahmenkatalog der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023, Fachbereich 1-3, Band 1 (vgl. Beilage 12 zur Verhandlungsschrift).

In ihrer in der mündlichen Verhandlung am 28. November 2023 abgegebenen Stellungnahme wies die ÖBB-Infrastruktur AG insbesondere drauf hin, dass der Wirtschaftsweg in Tallesbrunn nach deren Ansicht nach wie vor notwendig sei, die Verlängerung von Lärmschutzwänden bzw. zusätzlicher Schallschutzmaßnahmen in Bereichen, in denen die Grenzwerte eingehalten werden, nicht möglich sei, die Anzahl der eingereichten Parkplätze sich aus der Bedarfs- und Potentialanalyse ergebe, ein verbesserter Witterungsschutz im Bahnhof Bernhardsthal vorgesehen sei, für die zwingende Auflage RP02 keine Rechtsgrundlage bestehe, die Ausgleichsflächen im Vorfeld bzw. im Zuge des Naturschutzverfahrens geprüft werden und ersuchte um Streichung der Auflagen WT36 und WT43, da diese zivilrechtliche Belange betreffen würden.

Zu den angeführten Nebenbestimmungen wird auf Punkt V.1.7. der Begründung verwiesen.

Mit Schreiben vom 16. Mai 2024 ersuchte die Projektwerberin um Änderung der Auflage FW 05, Fachbereich Forstwesen, des Maßnahmenkatalogs. Es wird dazu auf Punkt I.14. der Begründung verwiesen. Zur Änderung der angeführten Nebenbestimmung wird auf Punkt V.1.7. der Begründung verwiesen.

VII. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen

Die Entscheidung gründet sich auf das durchgeführte Ermittlungsverfahren, insbesondere auf die Einreichunterlagen einschließlich der Umweltverträglichkeitserklärung, das Gutachten gemäß § 31a EISG vom 27. April 2022 idF Revision vom 30. September 2022 und ergänzt vom 24. November 2022, die Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023 samt dem Forsttechnischem Gutachten vom 8. Oktober 2023 sowie das Ergebnis der mündlichen Verhandlung vom 27. und 28. November 2023 und den gutachterlichen Auseinandersetzungen mit den (ergänzenden) Einwendungen im Zuge des anschließenden ergänzenden Ermittlungsverfahrens.

Die erkennende UVP-Behörde hält die Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 16. Oktober 2023 samt den Ergänzungen in der mündlichen Verhandlung und im weiteren Parteiengehör als tragende Beweismittel hinsichtlich der Umweltverträglichkeit des ge-

genständlichen Hochleistungsstreckenvorhabens sowie die fachlichen Aussagen der Sachverständigen für Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb inkl. Straßen im Hinblick auf die Beurteilung der Erfüllung der Kriterien gemäß § 3 HIG und der Sachverständigen für den Fachbereich Wasserbautechnik, die Fachbereiche Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität, Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser sowie Wasserbautechnik und Oberflächenwässer für die Belange des WRG für vollständig, schlüssig und nachvollziehbar. Es wurden insbesondere die Umweltauswirkungen ausreichend dargestellt und es konnte schließlich festgestellt werden, dass durch das Vorhaben bei Vorschreibung der in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vorgesehenen unbedingt erforderlichen Maßnahmen keinerlei Gefährdungen, erhebliche Belastungen bzw. unzumutbare Belästigungen von den bzw. für die im UVP-G 2000 genannten Schutzgütern ausgelöst werden.

Zu allen beurteilungsrelevanten Themen wurden gutachterliche Stellungnahmen eingeholt, welche die Grundlage für die Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen bilden. Die Gutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen wurden von in den jeweiligen Fachgebieten einschlägig gebildeten Fachleuten erstellt, die nicht nur die fachliche Ausbildung, sondern auch eine langjährige Erfahrung als Sachverständige in den jeweils einschlägigen materienrechtlichen Genehmigungsverfahren besitzen, als gerichtlich beeidete Sachverständige eingetragen sind oder auch (in der Mehrzahl) wiederholt bei UVP-Verfahren - nicht nur bei Verfahren des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie - als Gutachter bzw. Gutachterin beigezogen wurden.

Die von der UVP-Behörde eingeholte Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen ist methodisch einwandfrei und entspricht - sowohl formal als auch inhaltlich - den allgemeinen Standards für derartige Gutachten. Die beigezogenen Sachverständigen gehen in ihren Stellungnahmen und Beiträgen auf die ihnen gestellten Fragestellungen im erforderlichen Ausmaß ein. In der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen wurden die Prüfmethode und das Prüfergebnis beschrieben. Anhand dieser Beschreibung zeigt sich, dass bei der fachlichen Beurteilung nach wissenschaftlichen Maßstäben vorgegangen wurde. Vor allem kann nachvollzogen werden, dass der sachverständigen Beurteilung die einschlägig relevanten, rechtlichen wie fachlichen Regelwerke und technischen Standards zugrunde gelegt wurden. Angesichts dessen erfüllen die Ausführungen der von der UVP-Behörde beigezogenen Sachverständigen die rechtlichen Anforderungen, die an Gutachten gestellt werden.

Die Art und Weise, wie die Beweise (insbesondere die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen und gutachterlichen Stellungnahmen) von der ho UVP-Behörde erhoben wurden, entspricht damit den Bestimmungen des Ermittlungsverfahrens des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes.

Auch inhaltlich sind die Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen sowie das ausgewiesene forstfachliche Rodungsgutachten samt deren Ergänzungen schlüssig und nachvollziehbar. Ein Widerspruch zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen kann nicht erkannt werden. Sie sind daher der Entscheidung zu Grunde zu legen. Nach ständiger Rechtsprechung des VwGH kann ein von einem tauglichen Sachverständigen erstelltes, mit den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen nicht im Widerspruch stehendes Gutachten nur auf gleicher fachlicher Ebene durch ein gleichwertiges Gutachten oder durch fachlich fundierte

Argumente tauglich bekämpft werden (VwGH 25.4.2003, 2001/12/0195 u.a.). Nur Widersprüche zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen können auch ohne sachverständige Untermauerung aufgezeigt werden (VwGH 20.10.2005, 2005/07/0108; 02.06.2005, 2004/07/0039; 16.12.2004, 2003/07/0175). Im Zuge des Verfahrens wurden von Einschreitern keine Gegengutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen vorgelegt.

Die Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen wurde von der behördlich bestellten UVP-Koordinatorin auf der Grundlage der Fachbeiträge der einzelnen UVP-Sachverständigen aus den einzelnen betroffenen Fachgebieten erstellt und es erfolgte bei dessen Erstellung eine fachliche Überprüfung der Fachbeiträge durch die UVP-Koordinatorin und somit durch eine Gutachterin.

Wie bereits eingangs festgehalten, hält die erkennende UVP-Behörde die Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen für schlüssig und nachvollziehbar, wobei dessen Glaubwürdigkeit auch nicht durch die von Verfahrensparteien vorgebrachten Stellungnahmen in Zweifel gezogen werden konnte. Die Sachverständigen haben sich mit den im Auflageverfahren sowie in der mündlichen Verhandlung und im ergänzenden Parteiengehör erstatteten Einwendungen und Stellungnahmen in schlüssiger und nachvollziehbarer Weise auseinandergesetzt. Auf die darin enthaltenen Aussagen darf im Hinblick auf die Beweiswürdigung in diesem Zusammenhang verwiesen werden. Die Sachverständigen haben das erstattete Vorbringen entkräftet bzw., soweit einzelne Bedenken gerechtfertigt waren, entsprechende Maßnahmenvorschläge erstattet. Die Sachverständigen konnten darlegen, dass die Einwendungen und Stellungnahmen insgesamt nicht geeignet waren, die Umweltverträglichkeit des Projektes in Zweifel zu ziehen.

Das von der Projektwerberin vorgelegte Gutachten gemäß § 31a EISbG hat die UVP-Behörde zusammen mit allen anderen Ermittlungsergebnissen als Beweismittel betrachtet bzw. geprüft um festzustellen, ob alle Genehmigungsvoraussetzungen nach § 31f Abs 1 Z 1 bis 3 EISbG vorliegen. Seitens der UVP-Behörde erscheint das Gutachten gemäß § 31a EISbG ebenfalls schlüssig, vollständig und nachvollziehbar. Die UVP-Gutachter haben sich im Umweltverträglichkeitsgutachten auch mit den jeweils für ihre Fachgebiete wesentlichen Teilen des Gutachtens gemäß § 31a EISbG auseinandergesetzt. Da sämtliche Einwendungen zum Vorhaben zumindest indirekt auch die Richtigkeit des Gutachtens gemäß § 31a EISbG in Frage stellen, wurden zur fachlichen Bewertung von Einwendungen grundsätzlich die von der Behörde als nichtamtliche Sachverständige herangezogenen UVP-Gutachter beauftragt. Die fachliche Auseinandersetzung mit den einzelnen Einwendungen ist dem Fragenbereich 4 des Umweltverträglichkeitsgutachtens und der Verhandlungsschrift zu entnehmen. Seitens der UVP-Gutachter wurden im Zuge des Verfahrens keine Widersprüche zu den Aussagen im Gutachten gemäß § 31a EISbG festgestellt.

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

VIII. Zusammenfassung

Aus dem oben Angeführten folgt nun, dass sowohl die materienrechtlichen Genehmigsvoraussetzungen des EisbG (eisenbahnrechtliche Baugenehmigung), des HIG (Trassengenehmigung) des WRG (wasserrechtliche Genehmigung), des Forstgesetzes (Rodungsbewilligung), des Denkmalschutzgesetzes (Änderungsbewilligung) und des Rohrleitungsgesetzes (rohrleitungsrechtliche Bewilligung) als auch die im UVP-G 2000 enthaltenen zusätzlichen Genehmigsvoraussetzungen erfüllt sind.

Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass das Vorhaben, insbesondere auch aufgrund seiner Umweltverträglichkeit, als genehmigungsfähig qualifiziert werden muss, weshalb die Genehmigung zu erteilen war. Dies bewirkt auch, dass gleichzeitig die inhaltlichen Einwendungen gegen das Vorhaben als abgewiesen gelten (§ 59 Abs 1 2. Satz AVG).

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

IX. Kosten

Die Vorschreibung der Kommissionsgebühren, welche durch die Teilnahme der einzelnen dem Verfahren hinzugezogenen Amtsorganen an der Ortsverhandlung angefallen sind, stützt sich auf die im Spruch zitierten gesetzlichen Bestimmungen.

Auf Grund der abgabenrechtlichen Begünstigung des § 50 Bundesbahngesetz, BGBl. I 825/1992 idgF, sind von der ÖBB-Infrastruktur AG weder Bundesverwaltungsabgaben noch Gebühren nach dem Gebührengesetz zu entrichten, soweit sich diese Abgaben aus der Erfüllung ihrer Aufgaben gemäß dem Bundesbahngesetz ergeben.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erhoben werden.

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

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

Die Beschwerde kann in jeder technisch möglichen Form übermittelt werden, mit E-Mail jedoch nur insoweit, als für den elektronischen Verkehr nicht besondere Übermittlungsformen vorgesehen sind. Die technischen Voraussetzungen und organisatorischen Beschränkungen des elektronischen Verkehrs sind im Internet unter <https://www.bmk.gv.at/impresum/policy.html> bekanntgemacht. Bitte beachten Sie, dass der Absender die mit jeder Übermittlungsart verbundenen Risiken (zB Übertragungsverlust, Verlust des Schriftstückes) trägt.

Hinweis zur Gebührenpflicht:

Gemäß der Verordnung des Bundesministers für Finanzen betreffend die Gebühr für Eingaben beim Bundesverwaltungsgericht sowie bei den Landesverwaltungsgerichten (VwG-Eingabengebührverordnung - VwG-EGebV), BGBl. II Nr. 387/2014, idF BGBl. II Nr. 273/2023, beträgt die Höhe der Gebühr für Beschwerden 30,- Euro. Die für einen von einer Beschwerde gesondert eingebrachten Antrag (samt Beilagen) auf Ausschluss oder Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde zu entrichtende Gebühr beträgt 15,- Euro.

Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszwecks durch Überweisung auf das Konto des Finanzamt Österreich - Dienststelle Sonderzuständigkeiten (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) zu entrichten. Die Entrichtung der Gebühr ist durch einen Zahlungsbeleg oder einen Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung nachzuweisen. Dieser Beleg ist der Eingabe anzuschließen. Notare, Rechtsanwälte, Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer können die Entrichtung der Gebühr auch durch einen schriftlichen Beleg des spätestens zugleich mit der Eingabe weiterzuleitenden Überweisungsauftrages nachweisen, wenn sie darauf mit Datum und Unterschrift bestätigen, dass der Überweisungsauftrag unter einem unwiderruflich erteilt wird.

Für die Bundesministerin:

Mag. Simon Ebner-Bachmann