

BMK - IV/E2 (Oberste Eisenbahnbehörde  
Genehmigung Infrastruktur und Fahrzeuge)  
[e2@bmk.gv.at](mailto:e2@bmk.gv.at)

**Mag. Dr. Eva-Maria Polzer**  
Sachbearbeiterin

[EVA-MARIA.POLZER@BMK.GV.AT](mailto:EVA-MARIA.POLZER@BMK.GV.AT)  
+43 1 71162 652616  
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: 2024-0.304.429

Wien, 26. September 2024

**ÖBB-Strecke 10901; Wien Franz-Josefs-Bahnhof – Staatsgrenze nächst Gmünd  
(„Franz-Josefs-Bahn“)**

**Streckenabschnitte „St. Andrä-Wördern – Tulln“, km 22,625 – km 31,845 und  
„Tulln – Absdorf/Hippersdorf“, km 33,847 – km 42,078**

**Attraktivierung der Franz-Josefs-Bahn**

**§ 24 Abs. 5 iVm § 23b UVP-G; UVP-Feststellung**

## **BESCHEID**

Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie entscheidet als Behörde gemäß § 24 Abs. 2 UVP-G über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG, vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Andrew Scheichl, vom 18.4.2024 idF vom 19.6.2024, auf Feststellung gemäß § 24 Abs. 5 UVP-G, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, unter Zugrundelegung und nach Maßgabe der einen integrierten Bestandteil dieses Bescheides bildenden Verfahrensunterlagen, wie folgt:

## **SPRUCH**

Es wird festgestellt, dass für das Vorhaben „Attraktivierung der Franz-Josefs-Bahn“ betreffend die Streckenabschnitte „St. Andrä-Wördern – Tulln“, km 22,625 – km 31,845, und „Tulln – Absdorf/Hippersdorf“, km 33,847 – km 42,078, auf der ÖBB-Strecke 10901, eine Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 23b UVP-G **nicht** durchzuführen ist.

## Rechtsgrundlagen

§ 24 Abs. 2 und 5, § 23b Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G), BGBl. Nr. 697/1993 idgF

## BEGRÜNDUNG

### 1. Verfahrensverlauf und Verfahrensgegenstand

Mit Schreiben vom 18.4.2024 idF vom 19.6.2024 beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG, vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Andrew Scheichl, bei der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die Feststellung gemäß § 24 Abs. 5 UVP-G, dass das gegenständliche Vorhaben nicht der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt. Dem verfahrenseinleitenden Antrag wurde ein Übersichtslageplan beigelegt.

Begründend führte die Antragstellerin zusammengefasst aus, dass das gegenständliche Vorhaben zum einen keinen Tatbestand des § 23b UVP-G verwirkliche und zum anderen keinen Bestandteil der zeitlich folgenden, sich derzeit in Ausarbeitung befindlichen, UVP-pflichtigen Vorhaben „FJB-Paket 2“ und „Tulln-Tullnerfeld“ bilde.

Dem verfahrenseinleitenden Antrag zufolge umfasst das gegenständliche Vorhaben „Attraktivierung der Franz-Josefs-Bahn“ Maßnahmen an der ÖBB-Strecke 10901, Wien Franz-Josefs-Bahnhof – Staatsgrenze nächst Gmünd („Franz-Josefs-Bahn“). Betroffen sind die Streckenabschnitte „St. Andrä-Wördern – Tulln“, km 22,625 – km 31,845, und „Tulln – Absdorf/Hippersdorf“, km 33,847 – km 42,078, welche bereits im Bestand zweigleisig und elektrifiziert sind.

Das Vorhaben hat eine Modernisierung der Strecke zum Inhalt und verwirklicht insbesondere folgende Maßnahmen:

1. Anhebung der Geschwindigkeit im Streckenabschnitt zwischen dem Bahnhof St. Andrä-Wördern und dem Bahnhof Tulln (ca. km 22,6 bis km 31,8) sowie ab der Donaubrücke Tulln bis zum Bahnhof Absdorf/Hippersdorf (ca. km 33,8 bis km 43,3) von derzeit 120 km/h auf 160 km/h.
2. Bestandsnahe Linienverbesserungen (Vergrößerungen der Bogenradien) von km 27,2 bis km 27,7 und von km 35,3 bis km 35,6 (maximale Abweichung vom Bestand: ca. 5,0m).

3. Selektive Gleiserneuerungen (Gleis 1 und 2).
4. Erneuerung der Oberleitung in den Abschnitten von km 22,5 bis km 32,1 und von km 35,4 bis km 42,0.
5. Vereinzelte Tragwerkserneuerungen sowie Anpassung der Sicherungstechnik der Eisenbahnkreuzungen an die neue Geschwindigkeit.

Eine Gleiszulegung ist nicht Bestandteil des Vorhabens. Die geplanten Maßnahmen führen auch nicht zu einer Steigerung der Zugzahlen. Eine Trassenänderung, die dazu führen würde, dass die neue Trasse mehr als 100m von der alten Trasse entfernt wäre, ist ebenfalls nicht vorhabensgegenständig, da die Bogenadaptierungen zu einer Verschiebung von maximal 5m führen.

Das Vorhabensgebiet berührt sowohl das Vogelschutzgebiet Tullnerfelder Donau-Auen (AT1216V00) als auch das FFH-Schutzgebiet Tullnerfelder Donau-Auen (AT1216000), jeweils zwischen km 33,9 und km 37,0. An mehreren Stellen berühren die betroffenen Streckenabschnitte Schutzgebiete der Kategorie E des Anhanges 2 zum UVP-G. Wasserschutz oder -schongebiete werden vom Vorhaben nicht berührt.

Vorhabenszweck (Projektziel) ist eine betriebliche Optimierung durch Geschwindigkeitsanhebung, um Verspätungen der Zuggattung REX aus Krems kommend aufholen zu können. Die Maßnahmen an den beiden betroffenen Streckenabschnitten verfolgen denselben einheitlichen Vorhabenszweck, weshalb sie rechtlich zwingend miteinander verbunden sind. Eine sachlich begründete Abgrenzung der beiden Streckenabschnitte voneinander ist nicht möglich.

Mit Schreiben vom 4.7.2024 wurden der verfahrenseinleitende Antrag vom 19.6.2024 sowie der Übersichtslageplan den Beteiligten gemäß § 24 Abs. 5 UVP-G zur Kenntnis übermittelt und im Sinne des § 45 Abs. 3 AVG die Möglichkeit eingeräumt, zu diesen Unterlagen Stellung zu nehmen. Mit Schreiben vom 6.8.2024 wurden die Verfahrensunterlagen an eine weitere Beteiligte nachgereicht.

Hierzu sind folgende Stellungnahmen bei der Behörde eingelangt:

- Stellungnahme der Niederösterreichischen Umweltschutzbehörde vom 9.7.2024, GZ. NÖ-UA-V-12326/001-2024
- Stellungnahme der Gemeinde Zeiselmauer-Wolfpassing vom 16.7.2024
- Stellungnahme der Bezirkshauptmannschaft Tulln, Fachgebiet Anlagenrecht, vom 23.7.2024

- Stellungnahme des Bundesministeriums für Arbeit und Wirtschaft, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, vom 2.8.2024, GZ. 2024-0.498.019

Mit Schreiben der Behörde vom 7.8.2024 wurde der Antragstellerin dazu im Rahmen des Parteiengehörs Gelegenheit zur Abgabe einer allfälligen Stellungnahme eingeräumt. Die ÖBB-Infrastruktur AG äußerte sich zu sämtlichen eingelangten Stellungnahmen mit Schreiben vom 2.9.2024.

## **2. Rechtliche Beurteilung**

### **2.1. Rechtliche Grundlagen**

§ 23b Abs. 1 und 2 UVP-G lautet:

(1) Für folgende Vorhaben von Hochleistungsstrecken, die nicht bloß in Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen bestehen, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 1) nach diesem Abschnitt durchzuführen:

1. Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken oder ihrer Teilabschnitte, Neubau von sonstigen Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km,
2. Änderung von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km, sofern die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trassen von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse mehr als 100 m entfernt ist.

(2) Für folgende Vorhaben von Hochleistungsstrecken ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 1) im vereinfachten Verfahren nach diesem Abschnitt durchzuführen:

1. Änderung von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken durch Änderung der Trasse oder Zulegung eines Gleises, jeweils auf einer durchgehenden Länge von weniger als 10 km,
2.
  - a) Neubau von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, C oder E des Anhanges 2 berührt wird,
  - b) Änderung von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte, wenn die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse mehr als 100 m entfernt ist und ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, C oder E des Anhanges 2 berührt wird,
  - c) Änderung von Eisenbahnstrecken durch Zulegung eines Gleises auf einer durchgehenden Länge von mindestens 2,5 km, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, oder C des Anhanges 2 berührt wird oder

d) Änderung von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte mit einem Verkehrsaufkommen (vor oder nach der Kapazitätserhöhung) von mindestens 60.000 Zügen/Jahr durch Erhöhung der Zugkapazität um mindestens 25%, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E des Anhanges 2 berührt wird,

jeweils wenn im Einzelfall zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhanges 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird; ausgenommen ist die Berührung von schutzwürdigen Gebieten ausschließlich durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von Katastrophenfällen bedingte Umlegungen von bestehenden Trassen;

3. Vorhaben des Abs. 1 unter 10 km Länge, wenn gemeinsam mit daran unmittelbar anschließenden, noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr freigegebenen Teilstücken eine durchgehende Länge von mindestens 10 km erreicht wird, und auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen der Teilstücke unter Zugrundelegung der Kriterien des § 3 Abs. 5 Z 1 bis 3 im Einzelfall mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen und daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben durchzuführen ist.

Bei der Entscheidung im Einzelfall ist § 24 Abs. 5 anzuwenden.

Gemäß § 24 Abs. 2 UVP-G ist die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zuständige Behörde für das Feststellungsverfahren gemäß Abs. 5.

Nach § 24 Abs. 5 UVP-G hat die Behörde nach Abs. 2 auf Antrag der Projektwerberin, einer mitwirkenden Behörde, des Umweltanwaltes oder einer Standortgemeinde festzustellen, ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G durchzuführen ist und welcher Tatbestand der §§ 23a oder 23b durch das Vorhaben verwirklicht wird. Die Projektwerberin hat der Behörde Unterlagen vorzulegen, die zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen gemäß § 23a Abs. 2 oder § 23b Abs. 2 ausreichen. (...) Die Antragsberechtigten haben Parteistellung und das Recht, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht, die Standortgemeinde auch Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben. Vor der Entscheidung ist das wasserwirtschaftliche Planungsorgan zu hören. Die Entscheidung ist von der Behörde in geeigneter Form kundzumachen und der Bescheid jedenfalls zur öffentlichen Einsichtnahme aufzulegen und auf der Internetseite der UVP-Behörde, auf der Kundmachungen gemäß § 9 Abs. 3 erfolgen, zu veröffentlichen. Der Bescheid ist als Download für sechs Wochen bereitzustellen. Der Umweltanwalt und die mitwirkenden Behörden sind von der Verpflichtung zum Ersatz von Barauslagen befreit.

## 2.2. Zuständigkeit der Behörde

Als Hauptbahnen gelten gemäß § 4 Abs. 1 EisbG die Hochleistungsstrecken nach dem Hochleistungsstreckengesetz sowie die durch Verordnung der Bundesministerin zu Hauptbahnen erklärten Strecken.

Die Zuständigkeit zur Führung des gegenständlichen Verfahrens ergibt sich aus § 24 Abs. 2 UVP-G in Verbindung mit Z 4 der 4. Hochleistungsstrecken-Verordnung vom 20.9.1997, BGBl. II Nr. 273/1997, mit welcher die Strecke „Raum Tulln – Staatsgrenze bei Gmünd“ zur Hochleistungsstrecke erklärt wurde. Die Streckenabschnitte „St. Andrä-Wördern – Tulln“ und „Tulln – Absdorf/Hippersdorf“ sind von Z 4 der 4. Hochleistungsstrecken-Verordnung umfasst.

In diesem Zusammenhang wendete das Verkehrs-Arbeitsinspektorat mit Stellungnahme vom 2.8.2024, GZ. 2024-0.498.019, im Wesentlichen ein, der Streckenabschnitt „St. Andrä-Wördern – Tulln“ sei nicht von Z 4 der 4. Hochleistungsstrecken-Verordnung umfasst und stelle damit keine Hauptbahn, sondern eine Nebenbahn dar. Diese Nebenbahn verlaufe von Wien Franz-Josefs-Bahnhof bis zum Bahnhof (Bahnhofseinfahrt) Tulln und sei wegen der fehlenden Erklärung zu einer Hauptbahn noch immer als Nebenbahn anzusehen. Da es sich beim Streckenabschnitt „St. Andrä-Wördern – Tulln“ um keine Hauptbahn handle, liege keine Zuständigkeit der Bundesministerin zur Führung des gegenständlichen Verfahrens in Bezug auf diesen Streckenabschnitt vor. Sofern die Bundesministerin allerdings eine Zuständigkeit (auch) für diesen Streckenabschnitt wahrnehme, werde das Recht des Verkehrs-Arbeitsinspektorats auf den gesetzlichen Richter verletzt. Zudem sei der Terminus „Raum Tulln“ in Z 4 der 4. Hochleistungsstrecken-Verordnung zu unbestimmt und lasse somit einen sehr großen Interpretationsspielraum zu. In diesem Zusammenhang stelle sich die Frage, ob diese Verordnung als zu unbestimmt anzusehen sei und daher den an sie gestellten Präzisionsgrad nicht ausreichende erfülle. Darüber hinaus seien aus Sicht des Verkehrs-Arbeitsinspektorats die beiden betroffenen Streckenabschnitte sowohl bautechnisch als auch betrieblich vollkommen voneinander getrennt, weshalb keine zwingenden Abhängigkeiten bzw. kein sachlicher Zusammenhang zwischen ihnen bestehe. Vor diesem Hintergrund erscheine die Argumentation eines einheitlichen Vorhabenszweckes konstruiert zu sein, um eine gesamthafte Zuständigkeit der Bundesministerin auch für jenen Streckenabschnitt herbeizuführen, welcher als Teil einer Nebenbahn tatsächlich in die Zuständigkeit der Landeshauptfrau von Niederösterreich falle. Auch aus diesem Grund sei keine Zuständigkeit der Bundesministerin für den Streckenabschnitt „St. Andrä-Wördern – Tulln“ gegeben.

Die Antragstellerin führte zur Einwendung des Verkehrs-Arbeitsinspektorats mit Schreiben vom 2.9.2024 zusammengefasst aus, der Verordnungsgeber habe bewusst den Terminus „Raum Tulln“ und nicht „Tulln“ verwendet, um auch über Tulln hinausgehende Streckenabschnitte der 4. Hochleistungsstrecken-Verordnung zu unterwerfen. Bei Betrachtung des betroffenen Schienennetzes sei die Gemeinde St. Andrä-Wördern jedenfalls zum „Raum Tulln“ zu zählen. Das weitere Vorbringen des Verkehrs-Arbeitsinspektorats richte sich gegen die 4. Hochleistungsstrecken-Verordnung an sich. Diese stelle jedoch eine dem Rechtsbestand angehörende generelle Norm dar, welche von der Behörde schlichtweg anzuwenden sei. Eine Beurteilung, ob die Verordnung hinreichend bestimmt sei oder nicht, stehe der Behörde nicht zu. Zur vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat behaupteten Trennbarkeit der Streckenabschnitte führte die Antragstellerin ins Treffen, nach der Systematik des UVP-G unterliege der räumliche und sachliche Zusammenhang von einzelnen Vorhabensbestandteilen keinem rein technischen Begriffsverständnis. Demnach sei das Argument, die beiden verfahrensgegenständlichen Streckenabschnitte seien bautechnisch und betrieblich vollkommen voneinander getrennt, irrelevant. Zudem sei es – in Bezug auf die behauptete betriebliche Trennung – auch falsch, da zwischen den beiden Streckenabschnitten sehr wohl ein betrieblicher Zusammenhang bestehe, nämlich das Projektziel des einheitlichen betrieblichen Vorhabenszwecks. Im Ergebnis sei nach Ansicht der Antragstellerin der Streckenabschnitt „St. Andrä-Wördern – Tulln“ von der 4. Hochleistungsstrecken-Verordnung umfasst und damit die Bundesministerin zur Führung des gegenständlichen Verfahrens in Bezug auf diesen Streckenabschnitt zuständig.

Unstrittig ist die Einordnung des Streckenabschnittes „Tulln – Absdorf/Hippersdorf“ als Hauptbahn bzw. Hochleistungsstrecke. Aus Sicht der Behörde besteht allerdings auch hinsichtlich des Streckenabschnittes „St. Andrä-Wördern – Tulln“ kein Zweifel, dass es sich hierbei um eine Hauptbahn handelt, und zwar aus folgenden Gründen:

Die Oberste Eisenbahnbehörde führte Überprüfungen zur Festlegung der Art der Sicherung an mehreren Eisenbahnkreuzungen auf dem gegenständlichen Streckenabschnitt der ÖBB-Strecke „Wien Franz-Josefs-Bahnhof – Staatsgrenze nächst Gmünd“ (ÖBB-Strecke 10901) durch, so etwa mit Bescheiden GZ. BMVIT-226.289/0001-IV/E2/2019 vom 6.3.2020, GZ. BMVIT-226.290/0001-IV/E2/2019, GZ. BMVIT-226.290/0002-IV/E2/2019 und GZ. BMVIT-226.290/0003-IV/E2/2019, alle vom 23.3.2020. Hierbei handelte es sich ua. um Eisenbahnkreuzungen in den Gemeinden St. Andrä-Wördern und Klosterneuburg. Die Zuständigkeit der Bundesministerin zur Führung dieser Verfahren gründete auf der 4. Hochleistungsstrecken-Verordnung, worauf in den genannten Bescheiden auch ausdrücklich hingewiesen wurde. Dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat wurde in diesen Verfahren im Rahmen des Parteiengehörs gemäß § 45 Abs 3 AVG die Gelegenheit eingeräumt, Stellung zu nehmen. Die in diesen Verfahren in Rede stehende Strecke „Wien Franz-Josefs-Bahnhof – Staatsgrenze

nächst Gmünd“ wurde vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat mehrfach als Hauptbahn anerkannt bzw. wurden im Rahmen der damaligen behördlichen Verfahren keine gegenteiligen Stellungnahmen eingebracht. Gegen die genannten Bescheide wurden auch keine Rechtsmittel, insbesondere wegen der unrichtigen Inanspruchnahme der Zuständigkeit zur Führung dieser Verfahren, erhoben und die Bescheide wurden rechtskräftig. Der Vollständigkeit halber ist noch anzumerken, dass auch die ÖBB-Infrastruktur AG zum damaligen Zeitpunkt die Eisenbahnkreuzungen auf dem Streckenabschnitt „Wien Franz-Josefs-Bahnhof – Staatsgrenze nächst Gmünd“ in ihrem Überprüfungsplan (Terminschiene) dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als (damals) zuständiger Behörde zugeordnet hat.

Darüber hinaus befinden sich alle am Streckenabschnitt „St. Andrä-Wördern – Tulln“ gelegenen Gemeinden (bis Klosterneuburg) im Bezirk Tulln.

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat brachte weiters vor, der Terminus „Raum Tulln“ in Z 4 der 4. Hochleistungsstrecken-Verordnung lasse einen sehr großen Interpretationsspielraum zu. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Begriffe „Tulln“ und „Raum Tulln“ nicht dieselbe Bedeutung haben. Der Begriff „Raum Tulln“ ist weiter gefasst als der Begriff „Tulln“ und kann in dieser Hinsicht mit der Bezirksgrenze des Bezirks Tulln in Einklang gebracht werden. Die Gemeinde St. Andrä-Wördern bzw. der Streckenabschnitt „St. Andrä-Wördern – Tulln“ sind nach Ansicht der Behörde jedenfalls vom „Raum Tulln“ umfasst. Es wäre zu eng gefasst, den Terminus „Raum Tulln“ ausschließlich auf die Stadt oder den Bahnhof Tulln zu begrenzen. Ob der Begriff „Raum Tulln“ im Allgemeinen zu weit gefasst bzw. die 4. Hochleistungsstrecken-Verordnung nicht hinreichend bestimmt ist, ist nicht Gegenstand des vorliegenden UVP-Feststellungsverfahrens. Insofern ist der Antragstellerin zuzustimmen, wonach es sich bei dieser Verordnung um eine dem Rechtsbestand angehörende generelle Rechtsnorm handelt, welche die Behörde anzuwenden hat.

Des Weiteren liegen die beiden verfahrensgegenständlichen Streckenabschnitte auf der Franz-Josefs-Bahn. Dem Übersichtslageplan ist zu entnehmen, dass sich zwischen ihnen der Bahnhof Tulln, km 33,050, befindet, welcher nicht Teil der vorliegenden Modernisierungsmaßnahmen ist. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat hielt in diesem Zusammenhang fest, die beiden Streckenabschnitte seien sowohl bautechnisch als auch betrieblich vollkommen voneinander getrennt. Dass die betroffenen Streckenabschnitte nicht direkt aneinander anschließen, ist auch durch die angegebene Kilometrierung im verfahrenseinleitenden Antrag ersichtlich. Eine betriebliche Trennung stellte die Antragstellerin allerdings in Abrede und bezeichnete diese Behauptung als falsch. Aus Sicht der Behörde ist ein betrieblicher Zusammenhang zwischen den beiden Streckenabschnitten gegeben, da sie auf einer Strecke, nämlich auf der Franz-Josefs-Bahn mit der Streckennummer 10901, liegen.



Betrieblich gesehen ist eine Trennung der Franz-Josefs-Bahn in Haupt- und Nebenbahn nicht möglich, weil der Verkehr auf einem Streckenabschnitt untrennbar mit dem Verkehr auf dem anderen Streckenabschnitt verbunden ist. Darüber hinaus verfolgt das gegenständliche Vorhaben ein Projektziel bzw. einen einheitlichen betrieblichen Zweck – nämlich eine betriebliche Optimierung durch Geschwindigkeitsanhebung – weshalb ein sachlicher Zusammenhang zwischen den Streckenabschnitten vorliegt. Aus diesem Gesichtspunkt wäre eine Aufteilung der Zuständigkeiten bzw. eine getrennte Behandlung des gegenständlichen Vorhabens durch zwei verschiedene Behörden auch nicht zweckmäßig.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die Bundesministerin aus den genannten Gründen zur Führung des vorliegenden Verfahrens auch hinsichtlich des Streckenabschnittes „St. Andrä-Wördern – Tulln“ zuständig ist, da es sich hierbei um eine Hauptbahn handelt. Das Recht auf den gesetzlichen Richter ist daher aus Sicht der Behörde nicht verletzt.

### 2.3. Zur UVP-Pflicht des gegenständlichen Vorhabens

Aufgrund der vorgelegten Unterlagen ist eine Prüfung der allfällig zutreffenden Tatbestände des § 23b UVP-G vorzunehmen:

Im vorliegenden Fall handelt es sich um eine Bestandsstrecke, auf welcher Adaptierungsmaßnahmen geplant sind. Da kein Neubau einer Eisenbahnstrecke erfolgen soll, sind die Tatbestände gemäß § 23b Abs. 1 Z 1 und § 23b Abs. 2 Z 2 lit. a UVP-G nicht anzuwenden, da diese den Neubau von Eisenbahnstrecken oder deren Teilabschnitten zum Inhalt haben.

Da auch die vom Gesetz geforderte Entfernung von mehr als 100m zwischen der Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trassen und der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse den Verfahrensunterlagen nicht zu entnehmen ist, sind auch die Tatbestände gemäß § 23b Abs. 1 Z 2 und § 23b Abs. 2 Z 2 lit. b UVP-G nicht erfüllt.

Die Tatbestände gemäß § 23b Abs. 2 Z 1 und § 23b Abs. 2 Z 2 lit. c UVP-G kommen ebenfalls nicht zur Anwendung, da es weder zu einer Änderung der bestehenden Trasse noch zu einer Zulegung eines Gleises kommt.

Auch der Tatbestand des § 23b Abs. 2 Z 2 lit. d UVP-G scheidet aus, weil es durch das geplante Vorhaben nicht zu einer Erhöhung der Zugkapazität um mindestens 25% kommt.

Letztlich ist auch der Kumulationstatbestand des § 23b Abs. 2 Z 3 UVP-G, der sich auf Abs. 1 bezieht, nicht erfüllt, da – wie oben bereits ausgeführt – die in Abs. 1 geforderten Kriterien (Neubau, Entfernung von mehr als 100m) nicht erreicht werden.

Zusammengefasst kann festgehalten werden, dass keiner der Tatbestände des § 23b UVP-G erfüllt ist, weshalb eine UVP-Pflicht in dieser Hinsicht ausscheidet.

#### 2.4. Zur Abgrenzung des gegenständlichen Vorhabens zu im Umfeld geplanten Vorhaben

Dem verfahrenseinleitenden Antrag zufolge verfolgt die Antragstellerin im Umfeld derzeit zwei UVP-pflichtige Vorhaben, deren UVP-Pflicht jeweils im Tatbestand des § 23b Abs. 1 Z 1 UVP-G begründet ist. Es handelt sich hierbei zum einen um den selektiven zweigleisigen Ausbau der „Franz-Josefs-Bahn“ (ÖBB-Strecke 10901) zwischen Absdorf/Hippersdorf und der Staatsgrenze bei Gmünd. Dieses Vorhaben trägt den Titel „FJB-Paket 2“. Zum anderen handelt es sich um die „Tullnerfeld Bahn“ (ÖBB-Strecke 11001), welche im Bestand durchgehend eingleisig ist und zwischen Tulln und Tullnerfeld zweigleisig ausgebaut werden soll. Beide Strecken sind von der 4. Hochleistungsstrecken-Verordnung umfasst und stellen jeweils eine Fernverkehrsstrecke dar. In beiden Fällen dient das jeweilige Vorhaben der Kapazitätssteigerung der Strecke.

##### 2.4.1. Zur Abgrenzung zum Vorhaben „FJB-Paket 2“

Das Vorhaben „FJB-Paket 2“ verwirklicht den UVP-Tatbestand des § 23b Abs. 1 Z 1 UVP-G durch den selektiven zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnittes „Absdorf/Hippersdorf – Staatsgrenze bei Gmünd“. Dieser Streckenabschnitt befindet sich ebenfalls auf der „Franz-Josefs-Bahn“ (ÖBB-Strecke 10901) und grenzt an den Streckenabschnitt „Tulln – Absdorf/Hippersdorf“ an.

Die Antragstellerin brachte in diesem Zusammenhang vor, zwischen den beiden Vorhaben würden keine wie auch immer gearteten baulichen oder betrieblichen Abhängigkeiten bestehen, welche eine UVP-rechtlich gemeinsame Betrachtung erforderlich machen würde. Die beiden Vorhaben seien für sich genommen, insbesondere hinsichtlich ihrer Projektziele, funktionstüchtig und betriebswirksam. Dass beide Vorhaben unterschiedliche Projektziele verfolgen würden, stellte das Verkehrs-Arbeitsinspektorat in Abrede.

Das Projektziel des Vorhabens „FJB-Paket 2“ besteht in der Erhöhung der Streckenkapazität zwischen dem Knoten Absdorf/Hippersdorf und der Staatsgrenze bei Gmünd durch Etablierung selektiver Zweigleisigkeit. Demgegenüber ist das Projektziel des gegenständlichen Vorhabens „Attraktivierung der Franz-Josefs-Bahn“ eine betriebliche Optimierung durch

Geschwindigkeitserhöhung, um Verspätungen der Zuggattung REX aus Krems kommend aufholen zu können. Die geplante Geschwindigkeitsanhebung dient insbesondere der Streckenattraktivierung und der Leistungssteigerung bis zum Knoten Absdorf/Hippersdorf. Beide Vorhaben bzw. Projektziele sind insofern unabhängig voneinander, als das Projektziel des Vorhabens „FJB-Paket 2“ auch dann erreicht werden kann, wenn das gegenständliche Vorhaben „Attraktivierung der Franz-Josefs-Bahn“ nicht umgesetzt werden sollte und umgekehrt. Da ein Vorhaben ohne die Realisierung des anderen verwirklicht werden kann, bestehen keine wechselseitigen Abhängigkeiten. Der VwGH hat in diesem Zusammenhang ausgesprochen, dass ein Vorhaben dann keine Einheit mit einem anderen Projekt bildet, wenn beide keinen zusammenhängenden Zweck verfolgen und keinen engeren Zusammenhang aufweisen (VwGH 29.3.2017, Ro 2015/05/0022; 17.8.2010, 2009/06/0019). Sofern ein Vorhaben in technischer und betrieblicher Hinsicht für sich bestehen kann bzw. für sich allein verkehrswirksam ist, ist die Abgrenzung zu einem anderen Vorhaben sachlich gerechtfertigt (VwGH 25.8.2010, 2007/03/0027).

Wie dargelegt, verfolgen die beiden in Rede stehenden Vorhaben unterschiedliche, eigenständige Zwecke bzw. Projektziele. Nach der Judikatur des VwGH ist es daher sachlich gerechtfertigt, die beiden Vorhaben voneinander abzugrenzen, was zur Folge hat, dass die UVP-Pflicht des Vorhabens „FJB-Paket 2“ keine UVP-Pflicht des Vorhabens „Attraktivierung der Franz-Josefs-Bahn“ auslöst.

#### 2.4.2. Zur Abgrenzung zum Vorhaben „Tullnerfeld Bahn“

Auf der „Tullnerfeld Bahn“ befindet sich derzeit das gemäß § 23b Abs. 1 Z 1 UVP-G UVP-pflichtige Vorhaben „Tulln-Tullnerfeld“ in Ausarbeitung. Dem Übersichtslageplan zufolge zweigt die „Tullnerfeld Bahn“ etwa bei km 33,5 von der „Franz-Josefs-Bahn“ ab. Dieses Vorhaben dient der Kapazitätssteigerung für den Güterverkehr auf der „Tullnerfeld Bahn“ von Tulln nach Tullnerfeld und in weiterer Folge nach St. Pölten. Zu diesem Zweck soll die im Bestand durchgehend eingleisige „Tullnerfeld Bahn“ zwischen Tulln und Tullnerfeld zweigleisig ausgebaut werden.

Auch in diesem Fall legte die Antragstellerin dar, das Vorhaben „Tullnerfeld Bahn“ und das Vorhaben „Attraktivierung der Franz-Josefs-Bahn“ würden zwei unterschiedliche Projektziele verfolgen, was das Verkehrs-Arbeitsinspektorat bestritt.

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass sich die beiden ins Treffen geführten Vorhaben auf zwei verschiedenen Strecken befinden, nämlich den ÖBB-Strecken 10901 und 10011. Die unterschiedlichen Projektziele (einerseits Geschwindigkeitsanhebung, andererseits Ausbau der

Zweigleisigkeit) sind daher bereits aus diesem Grund voneinander unabhängig und können jeweils für sich selbst realisiert werden. Da die Projektziele keinerlei Überschneidungen haben, ist es aus Sicht der Behörde – im Hinblick auf die oben zitierte höchstgerichtliche Judikatur – auch in diesem Fall sachlich gerechtfertigt, das gegenständliche Vorhaben „Attraktivierung der Franz-Josefs-Bahn“ eigenständig zu beurteilen und vom UVP-pflichtigen Vorhaben „Tullnerfeld Bahn“ abzugrenzen.

## 2.5. Zu den im Ermittlungsverfahren eingelangten Stellungnahmen

### 2.5.1. Stellungnahme der Niederösterreichischen Umweltschutzbehörde vom 9.7.2024, GZ. NÖ-UA-V-12326/001-2024

Seitens der Niederösterreichischen Umweltschutzbehörde wurde der Rechtsansicht der Antragstellerin, wonach für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G bestehe, gefolgt.

### 2.5.2. Stellungnahme der Gemeinde Zeiselmauer-Wolfpassing vom 16.7.2024

Der Bürgermeister der Gemeinde Zeiselmauer-Wolfpassing führte aus, dass es durch die vorgesehenen Maßnahmen zu keiner weiteren Beeinträchtigung durch Erhöhung der Lärmemissionen im Gemeindegebiet kommen dürfe.

Die Behörde weist hierzu darauf hin, dass allfällige Lärmemissionen nicht Gegenstand des vorliegenden UVP-Feststellungsverfahrens sind.

### 2.5.3. Stellungnahme der Bezirkshauptmannschaft Tulln, Fachgebiet Anlagenrecht, vom 23.7.2024

Die Bezirkshauptmannschaft Tulln teilte der Behörde mit, dass auch die Bezirkshauptmannschaft Korneuburg als mitwirkende Behörde dem gegenständlichen Verfahren als Partei beizuziehen sei, da die Gemeinden Hausleiten und Stetteldorf am Wagram im Verwaltungsbezirk Korneuburg liegen würden.

Die Behörde übermittelte daraufhin mit Schreiben vom 6.8.2024 den verfahrenseinleitenden Antrag vom 19.6.2024 sowie den Übersichtslageplan an die Bezirkshauptmannschaft Korneuburg als Beteiligte gemäß § 24 Abs. 5 UVP-G und räumte im Sinne des § 45 Abs. 3 AVG die Möglichkeit ein, zu diesen Unterlagen Stellung zu nehmen. Die Bezirkshauptmannschaft Korneuburg äußerte sich nicht zu den Verfahrensunterlagen.

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat diese Stellungnahmen mit Schreiben vom 2.9.2024 zur Kenntnis genommen.

2.5.4. Stellungnahme des Bundesministeriums für Arbeit und Wirtschaft, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, vom 2.8.2024, GZ. 2024-0.498.019

Auf die Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorats wurde oben bereits ausführlich eingegangen.

### **3. Zusammenfassung**

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass kein Tatbestand des UVP-G zur Anwendung gelangt und somit die Errichtung des Vorhabens im beantragten Ausmaß aufgrund der vorgelegten Unterlagen keiner Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist.

### **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.

Die Beschwerde hat den Bescheid, gegen den sie sich richtet, sowie die Behörde, die den Bescheid erlassen hat, zu bezeichnen. Weiters hat die Beschwerde die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist, zu enthalten.

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

Die Beschwerde kann in jeder technisch möglichen Form übermittelt werden, mit E-Mail jedoch nur insoweit, als für den elektronischen Verkehr nicht besondere Übermittlungsformen vorgesehen sind.

Die technischen Voraussetzungen und organisatorischen Beschränkungen des elektronischen Verkehrs sind im Internet (<http://www.bmk.gv.at/impressum/policy.html>) bekanntgegeben.

Bitte beachten Sie, dass der/die Absender/in die mit jeder Übermittlungsart verbundenen Risiken (zB Übertragungsverlust, Verlust des Schriftstückes) trägt.

### **Hinweis zur Gebührenpflicht**

Gemäß VwG-Eingabengebührverordnung – VwG-EGebV, BGBl. II Nr. 387/2014 idgF, ist bei der Einbringung einer solchen Beschwerde (samt Beilagen) eine Pauschalgebühr in der Höhe von EUR 30,00 zu entrichten. Die Pauschalgebühr für einen von einer Beschwerde gesondert eingebrachten Antrag (samt Beilagen) auf Ausschluss oder Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde beträgt EUR 15,00.

Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszwecks durch Überweisung auf das Konto des Finanzamtes 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.

### **Ergeht per RSb an:**

1. Rechtsanwalt Dr. Andrew Scheichl  
Wipplingerstraße 20/8-9, 1010 Wien

vorab per E-Mail an: [andrew.scheichl@espr.at](mailto:andrew.scheichl@espr.at);

2. ÖBB-Infrastruktur AG  
Praterstern 3, 1020 Wien

vorab per E-Mail an: [andreas.netzer@oebb.at](mailto:andreas.netzer@oebb.at);

3. Landeshauptfrau von Niederösterreich  
p.A. Amt der Niederösterreichischen Landesregierung  
Abteilung Wasserwirtschaft  
Landhausplatz 1, Haus 2, 3109 St. Pölten

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

als wasserwirtschaftliches Planungsorgan;

4. Landeshauptfrau von Niederösterreich  
p.A. Amt der Niederösterreichischen Landesregierung  
Abteilung Umwelt- und Anlagenrecht  
Landhausplatz 1, Haus 14 und 16, 3109 St. Pölten

vorab per E-Mail an: [post.wst1@noel.gv.at](mailto:post.wst1@noel.gv.at);

5. Landeshauptfrau von Niederösterreich  
p.A. Amt der Niederösterreichischen Landesregierung  
Abteilung Verkehrsrecht  
Landhausplatz 1, Haus 14, 3109 St. Pölten

vorab per E-Mail an: [post.ru6@noel.gv.at](mailto:post.ru6@noel.gv.at);

6. Landeshauptfrau von Niederösterreich  
p.A. Amt der Niederösterreichischen Landesregierung  
Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten  
Landhausplatz 1, Haus 16, 3109 St. Pölten

vorab per E-Mail an: [post.ru7@noel.gv.at](mailto:post.ru7@noel.gv.at);

7. Bezirkshauptmannschaft Tulln  
Hauptplatz 33, 3430 Tulln

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

8. Bezirkshauptmannschaft Korneuburg  
Bankmannring 5, 2100 Korneuburg

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

9. Umweltanwaltschaft Niederösterreich  
Tor zum Landhaus, Wiener Straße 54, 3109 St. Pölten

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

10. Marktgemeinde St. Andrä-Wördern  
Altgasse 30, 3423 St. Andrä-Wördern

vorab per E-Mail an: [post@staw.at](mailto:post@staw.at);

11. Gemeinde Zeiselmauer – Wolfpassing  
Bahnstraße 6, 3424 Zeiselmauer

vorab per E-Mail an: [gemeinde@zeiselmauer.gv.at](mailto:gemeinde@zeiselmauer.gv.at);

12. Gemeinde Muckendorf-Wipfing  
Bahnstraße 3, 3426 Muckendorf an der Donau

vorab per E-Mail an: [gemeinde@muckendorf-wipfing.gv.at](mailto:gemeinde@muckendorf-wipfing.gv.at);

13. Stadtgemeinde Tulln  
Minoritenplatz 1, 3430 Tulln

vorab per E-Mail an: [stadtamt@tulln.gv.at](mailto:stadtamt@tulln.gv.at);

14. Marktgemeinde Hausleiten  
Kremser Straße 16, 3464 Hausleiten

vorab per E-Mail an: [gemeinde@hausleiten.gv.at](mailto:gemeinde@hausleiten.gv.at);

15. Marktgemeinde Stetteldorf am Wagram  
Kremser Straße 26, 3463 Stetteldorf am Wagram

vorab per E-Mail an: [gemeinde@stetteldorf-wagram.gv.at](mailto:gemeinde@stetteldorf-wagram.gv.at);

16. Marktgemeinde Absdorf  
Hauptplatz 1, 3462 Absdorf

vorab per E-Mail an: [marktgemeinde@absdorf.gv.at](mailto:marktgemeinde@absdorf.gv.at);



17. Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaft  
Arbeitsrecht und Zentral-Arbeitsinspektorat  
Verkehrs-Arbeitsinspektorat  
Stubenring 1, 1010 Wien

vorab per E-Mail an: [ii11@bmaw.gv.at](mailto:ii11@bmaw.gv.at);

**Ergeht zur Information per E-Mail an:**

18. Umweltbundesamt GmbH  
Referat Umweltbewertung  
Spittelauer Lände 5, 1090 Wien

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

Für die Bundesministerin:  
Mag. Dr. Eva-Maria Polzer