

Betrifft:

ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf - Staatsgrenze nächst Loipersbach/Schattendorf, km 0,000 bis km 25,437, Vorhaben "Elektrifizierung, Attraktivierung und Ertüchtigung der Mattersburger Bahn", Ansuchen u.a. um eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und wasserrechtliche Bewilligung

V e r h a n d l u n g s s c h r i f t

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Verkehrsrecht, am 20. Juni 2024 in Mattersburg

Beginn der Verhandlung: 9.00 Uhr

A) Anwesend

MMMag. Eduard Schadinger	als Verhandlungsleiter
Dipl.-Ing. Dr. Florian Ehrlich	als Amtssachverständiger für Bautechnik
Ing. Bernhard Lautner	als Sachverständiger für Brandschutz, Landesstelle für Brandverhütung des Bundeslandes Niederösterreich
Dipl.-Ing. (FH) David Ungersböck	als Amtssachverständiger für Eisenbahntechnik und -betrieb
Ing. Christoph Dier	als Amtssachverständiger für Elektrotechnik
Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Rainer Flesch	als nichtamtlicher Sachverständiger für Erschütterungsschutz
Mag. Dr. Thomas Ehrendorfer	als Amtssachverständiger für Hydrogeologie

Dipl.-Ing. Johannes Tatzber	als Amtssachverständiger für Wasserbautechnik und als Kommissionsmitglied gemäß § 127 Abs. 1 lit. b WRG 1959
Mag. Nadine Granitz Dipl.-Ing. Heinz Gschnitzer Denise Hötzing BA Karin Kientzl Dipl.-Ing. Luzie Kneifel Dipl.-Ing. Vinzenz Friedel Kroner Mag. Dipl.-Ing. Irena Maras Dipl.-Ing. Peter Miskolczi-Bodnar Dipl.-Ing. Bernhard Platzer Mag. Christina Roll und Mag. Marisa Wein	als Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG
Ing. Wilhelm Lampel und Dipl.-Ing. Thomas Setznagel	als Vertreter der Stella & Setznagel GmbH als Verfasserin des Gutachtens gemäß § 31a EisbG
Mag. Anton Barth	als Gutachter gemäß § 31a EisbG
Dipl.-Ing. Erich Röhler	als Gutachter gemäß § 31a EisbG
Dipl.-Ing. Arno Lager	als Vertreter der GRUPPE WASSER – Ziviltechnikergesellschaft für Wasserwirtschaft GmbH
Dipl.-Ing. Armin Ebner und Ing. Martin Grossbauer	als Vertreter der Stoik & Partner ZT-GmbH
Dipl.-Ing. Alexander Oplustil	als Vertreter der KOB ZT Ges.m.b.H.
Dipl.-Ing. Wolfgang Steinhauser	als Vertreter der Steinhauser Consulting Engineers ZT GmbH
Dipl.-Ing. Christoph Feuchtenhofer	als Vertreter der Feuchtenhofer Architekten ZT-GmbH

Ing. Markus Kuttenger	als Vertreter des Landes NÖ als Träger der Straßenbaulast (ST4)
Ing. Christian Adrigan	als Vertreter der Austrian Power Grid AG
Dipl.-Ing. Manfred Korzil	als Vertreter der Stadt Wiener Neustadt
Karl Ecker	als Anrainer
Dominik Gnam	als Anrainer
Günter Eder	als Vertreter der Furtenbach GmbH als Anrainerin
Mag. Angelika Paulitsch	als Vertreterin der ONZ & Partner Rechtsanwälte GmbH als rechtsfreundliche Vertreterin der Furtenbach GmbH, der AURAC Immobilien GmbH, von Herrn Dominik Gnam und von Frau Martina Gnam
Dipl.-Ing. Reinhard Barbl	als Vertreter der Dipl.-Ing. Steinwender & Partner GmbH
Harald Fischer und Andreas Wlaschut	als Zuhörer

B) Gegenstand

Der Verhandlungsleiter eröffnet die Verhandlung am 20. Juni 2024, um 9.00 Uhr, in der Bauermühle, Schubertstraße 53, 7210 Mattersburg, und begrüßt die Teilnehmer, insbesondere die Vertreter der Gebietskörperschaften, der ÖBB-Infrastruktur AG als Antragstellerin sowie die von ihr beigezogenen Sachverständigen. Im Anschluss daran erfolgt die Vorstellung der zu den folgenden Fachgebieten beigezogenen (Amts-)Sachverständigen:

- Bautechnik (Dipl.-Ing. Dr. Florian Ehrlich)
- Brandschutz (Ing. Bernhard Lautner)

- Eisenbahntechnik und -betrieb (Dipl.-Ing. (FH) David Ungersböck)
- Elektrotechnik (Ing. Christoph Dier)
- Erschütterungsschutz (Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Rainer Flesch)
- Hydrogeologie (Mag. Dr. Thomas Ehrendorfer)
- Wasserbautechnik (Dipl.-Ing. Johannes Tatzber)

Es wird darauf hingewiesen, dass die verfahrenseinleitenden Anträge der ÖBB-Infrastruktur AG vom 14. Dezember 2023 gemäß den Bestimmungen der §§ 44a ff. des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG im Großverfahren mit Edikt der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 9. April 2024 verlautbart wurden. Dieses Edikt wurde am 16. April 2024 jeweils im redaktionellen Teil des „KURIER“ und der „Kronen Zeitung“ sowie im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ verlautbart.

Ergänzend wurden die Standortgemeinden Lichtenwörth, Katzelsdorf und Wiener Neustadt ersucht, dieses Edikt an der jeweiligen Amtstafel anzuschlagen und die Unterlagen bis zum Ende der Einsichtsfrist aufzulegen und im Anschluss daran ein mit Anschlag- und Abnahmevermerk versehenes Edikt an die Behörde zu retournieren. Ferner wurde das Edikt im Internet (<https://www.noel.gv.at/noel/AlleKundmachungen.html>) kundgemacht.

Im Edikt vom 9. April 2024 wurde auch die Anberaumung der öffentlichen mündlichen Verhandlung für den heutigen und bei Bedarf für den morgigen Tag kundgemacht.

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

Neben dem Aufliegen der Anträge und der weiteren Projektunterlagen (Bauentwurf und Gutachten gemäß § 31a EISbG) bei der Eisenbahnbehörde und den Standortgemeinden Katzelsdorf, Lichtenwörth und Wiener Neustadt wurde in diesem Edikt die Möglichkeit der Einsichtnahme und der Einbringung schriftlicher Einwendungen gegen dieses Vorhaben im Zeitraum Montag, 22. April 2024, bis einschließlich Freitag, 7. Juni 2024, kundgemacht.

Des Weiteren sind bereits in diesem Edikt die wesentlichen Rechtsbelehrungen erfolgt, wonach Beteiligte, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erheben, insoweit ihre Parteistellung verlieren, und alle weiteren Kundmachungen und Zustellungen in diesem Verfahren durch Edikt vorgenommen werden können.

Von der Möglichkeit zur Stellungnahme haben

- die Republik Österreich (Land- und Forstwirtschaftsverwaltung – Wasserbau), vertreten durch das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Gruppe Wasser, Abteilung Wasserrecht und Schifffahrt, vom 18. April 2024, WA1-ÖWG-56051/1080-2024, (= Beilage A)
- die Furtenbach GmbH mit Schreiben vom 3. Juni 2024, rechtsfreundlich vertreten durch die ONZ & Partner Rechtsanwälte GmbH, (= Beilage B)
- die Stadt Wiener Neustadt mit Schreiben vom 4. Juni 2024, Zahl: I/1-BD/2024-129, (= Beilage C)
- die Wiener Neustädter Stadtwerke und Kommunal Service GmbH mit Schreiben vom 4. Juni 2024, Zahl GF-12/2024, (= Beilage D) und
- die AURAC Immobilien GmbH, Herr Dominik Gnam und Frau Martina Gnam mit Schreiben vom 6. Juni 2024, alle rechtsfreundlich vertreten durch die ONZ & Partner Rechtsanwälte GmbH (= Beilage E),

Gebrauch gemacht.

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

Zuletzt weist der Verhandlungsleiter darauf hin, dass eine Teilnehmerliste für den Verhandlungstag aufgelegt wird und zur Erfassung der Verhandlungsteilnehmer um eine vollständige Angabe von Vor- und Zuname, eventuell Titel und je nach Erfordernis Anführung der Anschrift, der Dienststelle, der Firma oder um Bekanntgabe der Grundstücksnummer ersucht wird.

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

Antrag, Gegenstand:

Mit Eingabe vom 14. Dezember 2023 beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG bei der Landes-
hauptfrau von Niederösterreich die Erteilung

- der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §§ 31 ff iVm § 20 EisbG,
- der wasserrechtlichen Genehmigung gemäß § 127 iVm §§ 32, 38 und 40 WRG 1959
sowie
- aller anderen in ihre Zuständigkeit fallenden Bewilligungen

für das Vorhaben „Elektrifizierung, Attraktivierung und Ertüchtigung der Mattersburger Bahn“, km 0,000 bis km 25,437 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hf. – Staatsgrenze nächst Loipersbach-Schattendorf. Dieses befindet sich von Bahn-km 0,000 bis km 3,583 und von Bahn-km 6,598 bis km 7,456 auf dem Gebiet von Niederösterreich. Gemäß § 4 Abs. 1 AVG haben der Landeshauptmann des Burgenlandes und die Landeshauptfrau von Niederösterreich daher einvernehmlich vorzugehen, worauf u.a. die Abhaltung einer (gemeinsamen) Verhandlung in Mattersburg zurückzuführen ist.

Den Anträgen waren die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen (Bauentwurf und Gutachten gemäß § 31a EisbG, erstellt von der Stella & Setznagel GmbH am 14. Dezember 2023) angeschlossen.

Mit Bescheid der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 14. März 2024, RU6-E-3323/001-2022, wurde Herr Dipl.-Ing. Dr. Rainer Flesch, Simmeringer Hauptstraße 38/10/22, 1110 Wien, zum nichtamtlichen Sachverständigen für das Fachgebiet Erschütterungstechnik und Sekundärschall bestellt. Zur Frage, ob das von der Stella & Setznagel GmbH gemäß § 31a EisbG erstattete Gutachten vom 14. Dezember 2023 aus erschütterungstechnischer Sicht als schlüssig und vollständig anzusehen ist und weiters ob und bejahendenfalls welcher Vorschreibung von Auflagen es aus erschütterungstechnischer Sicht bedarf, damit durch die Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens keine Schäden an öffentlichem und privatem Gut entstehen, erstattete er das Gutachten vom 13. Mai 2024 (= Beilage F).

Mit Schreiben vom 31. Mai 2024 informierte die Antragstellerin darüber, dass sich nach internen, geschäftsbereichsübergreifenden Abstimmungsgesprächen Änderungen, die das Burgenland betreffen, ergeben haben, weshalb sie mit Schreiben vom selben Tag beim Amt

der Burgenländischen Landesregierung eine Antragsänderung gemäß § 13 Abs 8 AVG eingebracht habe. Aus diesem Grund wurden folgende Unterlagen überarbeitet bzw. ergänzt und sind der Antragsänderung im Burgenland beigegeben:

- Einlagenverzeichnis (01.000-01)
- Unterfertigungsverzeichnis (01.001-01)
- Zusammenfassender und ergänzender Bericht gemäß § 6 EBEV (01.010-01)
- SiGe-Dok § 4 f ASchG und Unterlage für spätere Arbeiten § 8 BauKG (örtliche Unterlage) (01.012-01)
- Übersichtslageplan Teil 3 (01.043-01)
- Technischer Bericht Streckenplanung (02.010-01)
- Lageplan inkl. SFE - Blatt 26 - Bf. Mattersburg (02.126-01)
- Lageplan inkl. SFE - Blatt 34 (02.134-01)
- Lageplan inkl. SFE - Blatt 38 - Bf. Loipersbach-Schattendorf (02.138-01)
- Regelprofile - Bf. Mattersburg (03.012-01)
- Regelprofile - Bf. Loipersbach-Schattendorf (03.017-01)
- Querprofil; km 25,191 (04.031-01)
- Querprofil; km 25,291 (04.032-01)
- Längenschnitt Loipersbach-Schattendorf - Gleisstutzen 3b (04.110-01)
- Hauptpunktverzeichnis (04.200-01)
- Loipersbach-Schattendorf; Übersichtsplan (06.071-01)
- Loipersbach-Schattendorf; Bahnsteigebene und Personendurchgang (06.072-01)
- Loipersbach-Schattendorf; Schnitte (06.073-01)
- Ergänzende schalltechnische Untersuchung (07.010-00)
- Stellungnahme Erschütterungsschutz Bf. Loipersbach-Schattendorf Gleis 3b; Bf. Mattersburg Gleis 5b (07.102-00)
- Technischer Bericht Leit- und Sicherungstechnik (07.200-01)
- Technischer Bericht Oberleitungsanlage (07.400-01)
- Einpoliges Übersichtsschaltbild Hauptbahnhof Wr. Neustadt (07.401-01)
- Einpoliges Übersichtsschaltbild Mattersburger Bahn (07.402-01)
- Technischer Bericht über die Berechnung niederfrequenter elektrischer und magnetischer Felder - Teil 2: Berechnung und Beurteilung (07.411-01)
- SFE-Schema (07.600-01)
- Anrainer-/Parteienverzeichnis – Niederösterreich (08.100-01)
- Anrainer-/Parteienverzeichnis – Burgenland (08.101-01)
- Grundeinlöseplan - KG Wr. Neustadt (23443) (08.110-01)

- Grundeinlöseverzeichnis - KG Wr. Neustadt (23443) (08.111-01)
- Grundeinlöseplan - KG Katzelsdorf (23415) (08.120-01)
- Grundeinlöseverzeichnis - KG Katzelsdorf (23415) (08.121-01)
- Grundeinlöseplan - KG Neudörfel (30110) (08.130-01)
- Grundeinlöseverzeichnis - KG Neudörfel (30110) (08.131-01)
- Grundeinlöseplan - KG Sauerbrunn (30115) (08.160-01)
- Grundeinlöseverzeichnis - KG Sauerbrunn (30115) (08.161-01)
- Grundeinlöseplan - KG Mattersburg (30109) (08.180-01)
- Grundeinlöseverzeichnis - KG Mattersburg (30109) (08.181-01)
- Grundeinlöseplan - KG Loipersbach (30107) (08.220-01)
- Grundeinlöseverzeichnis - KG Loipersbach (30107) (08.221-01)
- Gutachten gemäß § 31a EisbG 1957, BGBl. Nr. 60, idF BGBl. I Nr. 60/2019, Revision 01, vom 28. Mai 2024
- Anrainer-/Parteienverzeichnis – Niederösterreich (08.100-01)
- Grundeinlöseplan - KG Wr. Neustadt (23443) (08.110-01)
- Grundeinlöseverzeichnis - KG Wr. Neustadt (23443) (08.111-01)
- Grundeinlöseplan - KG Katzelsdorf (23415) (08.120-01)
- Grundeinlöseverzeichnis - KG Katzelsdorf (23415) (08.121-01)

Beschreibung des Vorhabens:

Die ÖBB-Infrastruktur AG beabsichtigt mit dem gegenständlichen Vorhaben im Wesentlichen die Umrüstung der Traktion (Elektrifizierung), die Implementierung von elektronischen Stellwerken (ESTW) sowie den Umbau und die damit einhergehende Attraktivierung der bestehenden Verkehrsstationen im Verlauf der Mattersburger Bahn.

Der Verhandlungsleiter weist auf die an die allgemeine Einführung folgende Vorstellung des Vorhabens durch Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG bzw. die Projektanten hin.

Rechtliche Grundlagen:

Seit dem Inkrafttreten des Deregulierungsgesetzes, BGBl. I Nr. 151/2001, mit 1. April 2002 liegt die Zuständigkeit für Hauptbahnen bei der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie (nunmehr: Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie), die Zuständigkeit für Nebenbahnen beim jeweiligen Landeshauptmann. Bei der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf. – Staatsgrenze nächst Loipersbach/Schattendorf handelt es sich um eine vernetzte Nebenbahn.

Anzuwendende Genehmigungsbestimmungen:

Gemäß § 31 EisbG ist für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen um die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung anzusuchen.

Bei den gegenständlichen Anlagen handelt es sich um Eisenbahnanlagen im Sinne des § 10 EisbG.

Dem Antrag sind gemäß § 31a EisbG ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und projektrelevante Fachgebiete umfassende Gutachten beizugeben. Letztere dienen 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.

Der Stand der Technik wird in § 9b EisbG normiert.

Dies bedeutet, dass die Antragstellerin das Gutachten gemäß § 31a EisbG bereits im Vorfeld einzuholen und mit dem Antrag der Behörde vorzulegen hat.

Das Gutachten ist von der Antragstellerin aus dem in § 31a Abs. 2 EisbG angeführten Kreis qualifizierter Personen zu beauftragen.

Die Gutachter gemäß § 31a EisbG sind bei der mündlichen Verhandlung ebenfalls anwesend und werden das Gutachten im Zuge der mündlichen Verhandlung zu erläutern und allenfalls zu ergänzen haben.

Bei der Erfüllung der nachstehenden Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 31 f EisbG ist die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung durch die Behörde 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 Bau-

vorhabens 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.

Gegenstand des Verfahrens und der heutigen Verhandlung ist somit die Erteilung der **eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §§ 31 ff EisbG und der wasserrechtlichen Bewilligungen** für das Vorhaben "Elektrifizierung, Attraktivierung und Ertüchtigung der Mattersburger Bahn".

Parteien im eisenbahnrechtlichen Verfahren im Sinne des § 8 AVG i.V.m. § 31e EisbG sind der Bauwerber, die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften und die an diesen dinglich Berechtigten. Betroffene Liegenschaften sind außer den durch den Bau selbst in Anspruch genommenen Liegenschaften auch die, die in den Bauverbotsbereich oder in den Feuerbereich zu liegen kommen, sowie die, die wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen.

Weiters ist dem Verfahren das Verkehrs-Arbeitsinspektorat als Formalpartei beizuziehen.

Mit den gegenständlichen Projektsunterlagen wurden Grundeinlöseverzeichnisse vorgelegt, wobei jedoch eine einvernehmliche Einigung mit den betroffenen Grundeigentümern angestrebt wird. Im Sinne einer verfahrensökonomischen Abwicklung wurden keine Enteignungsanträge gestellt. Hierzu erfolgt der Hinweis des Verhandlungsleiters auf eine als rechtlich zulässig angesehene Trennung des Enteignungsverfahrens vom Bauverfahren im Sinne einer verfahrensökonomischen Abwicklung, wonach eine Verfahrenskonzentration nur dann in Betracht kommt, wenn dies im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist. Der Verhandlungsleiter weist in diesem Zusammenhang ausdrücklich darauf hin, dass Gegenstand der Verhandlung lediglich das Bauverfahren nach dem Eisenbahngesetz ist – nicht jedoch die Frage des Eigentumserwerbs der für das Bauvorhaben benötigten Grundstücke.

Zur Parteistellung im Großverfahren ist allgemein auszuführen, dass Beteiligte ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftlich Einwendungen erheben.

Als ergänzende Rechtsbelehrung erläutert der Verhandlungsleiter, dass seitens der direkt berührten Grundeigentümer – unabhängig vom erforderlichen Erwerb von Grundstücksteilen bzw. der Einräumung einer Servitut – sämtliche Vorbringen zum Projekt im gegenständlichen Baugenehmigungsverfahren vorzubringen sind.

Hier ist auch auf die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes hinzuweisen, wonach Einwendungen, mit denen Immissionen (z. B. Lärm, Erschütterungen etc.) geltend gemacht werden, keine Verletzung der den Parteien nach dem Eisenbahngesetz gewährleisteten subjektiv-öffentlichen Rechte zum Inhalt haben, sondern als zivilrechtliche Ansprüche zu behandeln sind, d. h. auf den Zivilrechtsweg zu verweisen sind.

Der Verwaltungsgerichtshof hat aber ausgesprochen, dass Maßnahmen zum Schutz des Lebens und der Gesundheit bereits von der Behörde, d. h. von Amts wegen, vorzusehen sind; dies geschieht durch entsprechende Vorschriften und Auflagen im Baugenehmigungsverfahren.

Zum Verfahrensablauf der am heutigen Tag stattfindenden Ortsverhandlung erläutert der Verhandlungsleiter die im Sinne einer ökonomischen und zweckmäßigen Abwicklung weiteren beabsichtigten einzelnen Verfahrensschritte.

Nach der Einführung erfolgen die Darlegung des Verhandlungsgegenstandes und die allgemeine Projektvorstellung durch den Projektkoordinator/einen Vertreter der Antragstellerin, die Erörterung allgemeiner Fragen, die Festlegung der weiteren einzelnen Verfahrensschritte, die konkrete Behandlung des Bauvorhabens einschließlich der Parteien- und Beteiligtenvorbringen, die Protokollierung von Stellungnahmen sowie die allfällige Erläuterung und Ergänzung der Gutachten der Sachverständigen.

Seitens des Verhandlungsleiters wird festgehalten, dass von der Durchführung eines Ortsaugenscheines einvernehmlich Abstand genommen wurde. Lediglich seitens des Amtssachverständigen für Bautechnik wird am 21. Juni 2024 gemeinsam mit Vertretern der ÖBB-Infrastruktur AG ein Ortsaugenschein durchgeführt werden, weshalb am heutigen Tag die Erstattung eines Gutachtens aus diesem Fachgebiet unterblieb. Infolge Erkrankung des Amtssachverständigen für Lärmtechnik wird dessen Gutachten nachgereicht.

C) Erklärungen der Vertreter der Antragstellerin

Es wird klargestellt, dass sich die Eingabe vom 14. Dezember 2023 auch auf die Erteilung der Bewilligungen gemäß § 48 Abs. 1 Z. 2 EisbG für die Auflassung der Eisenbahnkreuzungen im km 2,047 und km 2,955 der ÖBB-Strecke Wr. Neustadt Hbf. - Staatsgrenze nächst Loipersdorf/Schattendorf richtet („aller anderen in ihre Zuständigkeit fallenden Bewilligungen“).

Zu den Einwendungen der Furtenbach GmbH vom 4. Juni 2024 wird festgehalten, dass die Verlegung der Oberleitungsmastengasse im Bereich des Grundstückes der Einschreiterin (Bahn-km ca. 0,585 bis km 0,850) aus technischer Sicht auf die rechte dem Grundstück der Einschreiterin abgewandte Gleisseite erfolgen kann. Angesichts dessen bedarf es nicht der Inanspruchnahme von Grundstücken der Furtenbach GmbH.

D) Befund und Gutachten des Amtssachverständigen für Hydrogeologie

Befund

Die eingereichten Unterlagen wurden – soweit sie die geplanten Maßnahmen im Bundesland Niederösterreich betreffen – in der Stellungnahme vom 24. Mai 2024, WA2-G-8116/002-2024, vorbegutachtet.

Im Zuge der heutigen Ortsverhandlung wurden keine neuen Aspekte oder Argumente vorgebracht, daher wird die Stellungnahme vom 24. Mai 2024 grundsätzlich aufrechterhalten.

Belange der Statik und der Grundbautechnik (Erdbau) sind nicht Gegenstand des Fachbereiches Hydrogeologie und werden daher nicht beurteilt.

Der Streckenverlauf der Mattersburger Bahn in Niederösterreich reicht zunächst vom Hauptbahnhof Wiener Neustadt (km 0,000) bis zur Landesgrenze (Leitha, km 3,5, siehe Gesamtübersichtsplan Einlage 01.040-00). In diesem Streckenabschnitt sind Bauarbeiten vorgesehen, die hier behandelt werden.

Nach Durchquerung des Gemeindegebietes von Neudörfel im Burgenland (von der Leitha bis ca. km 6,5) verläuft die Bahnlinie wieder in Niederösterreich, Marktgemeinde Lichtenwörth

(ca. km 6,5 – km 7,5). In diesem Streckenabschnitt sind in den übermittelten Unterlagen – bis auf die Oberleitungsfundierungen – keine Bauarbeiten beschrieben.

Im Textband „Geologisch-hydrogeologisches Gutachten“ (Einlage 01.200-00, S. 22 f) wird dazu ausgeführt:

„Jene Streckenabschnitte, in denen lediglich Maßnahmen zur Elektrifizierung der Strecke bzw. oberflächliche Baumaßnahmen (z.B. Erneuerung der Bahnsteigoberfläche in der Hst. Wiesen-Sigleß) projektiert sind, werden nicht näher behandelt. Dies ist damit zu begründen, dass im Zusammenhang mit der Herstellung der Oberleitungsmasten bzw. den oberflächennahen Baumaßnahmen lediglich vorübergehend lokale, geringfügige Eingriffe in den Untergrund stattfinden werden. Mit wesentlichen Auswirkungen auf das hydrogeologische Umfeld ist dadurch generell nicht zu rechnen. Unter Berücksichtigung der geplanten Baumaßnahmen (s. Pkt. 2) betrifft dies die nachstehend angeführten Projektabschnitte.

- Bereich Querung S4 bis Bf Neudörfel, ca. km 4,25 bis ca. km 5,65;
- Bereich Bf Neudörfel bis Bf Bad Sauerbrunn, ca. km 6,20 bis ca. km 8,65;
- Bereich Bf Bad Sauerbrunn bis Hst. Wiesen-Sigleß, ca. km 9,10 bis ca. km 13,05;
- Bereich Hst. Wiesen-Sigleß, ca. km 13,05 bis ca. km 13,28;
- Bereich Bf Mattersburg bis Hst. Marz-Rohrbach, ca. km 17,80 bis ca. km 19,42;
- Bereich Hst. Marz-Rohrbach, ca. km 19,70 bis ca. km 22,55.“

Die hydrogeologischen Aspekte des gegenständlichen Vorhabens finden sich in den Einreichunterlagen in den Mappen 1.1. und 1.2. (geotechnisch-hydrogeologisches Gutachten, Textband, Pläne, Angaben zu Wasserrechten und Verdachtsflächen etc.). Letztere sind primär die Unterlagen, die für diese Beurteilung herangezogen wurden. Ergänzend wurden auch weitere Projektsbestandteile (Pläne etc.) verwendet.

Im Textband „Geologisch-hydrogeologisches Gutachten“ (Einlage 01.200-00, 29. November 2023) sind die geplanten Bauarbeiten zwischen Wiener Neustadt und Leitha in den Kapiteln 2.a) und 2.b) wie folgt beschrieben:

„2. PLANUNG

Die Strecke Wr. Neustadt - Staatsgrenze nächst Loipersbach soll elektrifiziert werden. Hierfür sind im Bereich der gesamten Strecke Oberleitungsmasten sowie mehrere Schaltgerüste herzustellen.

Die über die Elektrifizierung hinausgehenden, aus geotechnisch-hydrogeologischer Sicht relevanten Baumaßnahmen werden nachstehend, den einzelnen Abschnitten zugeordnet, beschrieben.

(a) Bereich Wr. Neustadt - Katzelsdorf, ca. km 0,80 bis ca. km 3,00

Ab ca. km 1,64 soll links vom Bestandsgleis ein zweites Gleis zugelegt werden. Zusätzlich sind Böschungserweiterungen sowie eine Gleisabsenkung von bis zu ca. 1,4 m bei der Bestandsstraßenbrücke km 2,634 der S4 Mattersburger Schnellstraße vorgesehen. Das neue Unterbauplanum kommt generell auf Höhe Bestandsgelände bzw. in Einschnitten geringer Tiefe zu liegen.

Zusätzlich sind im Bereich der Bestandsbrücke km 2,634 infolge der Gleiszulegung und -absenkung Stützkonstruktionen erforderlich.

Bei km 1,595 ist die Errichtung einer Schaltstation geplant.

Aufgrund der Auffassung der Eisenbahnkreuzung bei km 2,047 soll die Eisenbahnbrücke über die L4090 Katzelsdorfer Straße, km 2,283, errichtet werden. Hierbei ist ein Wannenbauwerk mit einer Länge von ca. 104 m und einer lichten Breite von ca. 8,6 m geplant. Die Wanne kommt in einem Voreinschnittsbereich zu liegen, wobei die minimale Unterkante der Wanne auf ca. Kote 268,8 m ü.A. bzw. der Pumpenschacht auf ca. Kote 267,3 m ü.A. situiert ist.

Im Umfeld der neuen Eisenbahnbrücke sind umfangreiche Straßenbaumaßnahmen beabsichtigt. Das Straßenniveau verläuft in diesem Bereich geländegleich bzw. in Einschnitten in einer Tiefe von maximal ca. 5,0 m.

Für die Verbringung der Straßenwässer ist bei ca. km 2,25 ein Versickerungsbecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken vorgesehen. Die Beckensohle kommt auf ca. Kote 274,5 m. ü.A. zu liegen.

(b) Bereich Katzelsdorf, ca. km 3,00 bis ca. km 3,50

Im Bereich Katzelsdorf ist die Errichtung eines zweiten Gleises sowie eines Mittelbahnsteiges auf einer Länge von ca. 160 m geplant. Die SOK ist hierbei auf einem Damm sehr geringer Höhe bzw. geländegleich situiert.

Zur Verbringung der anfallenden Bahnwässer soll bei ca. km 3,05 ein Versickerungsbecken errichtet werden.

Zusätzlich sollen eine Schaltstation bei km 3,125 und ein Personendurchgang bei km 3,141 mit zwei Liften errichtet werden. Der Personendurchgang ist als geschlossener Rahmen mit einer lichten Breite von ca. 4,4 m und einer lichten Höhe von ca. 3,0 m konzipiert. Die FUK des Durchgangs bindet bis ca. 4,7 m unter SOK (ca. Kote 270,7 m ü.A.) und die FUK der Liftschächte bis ca. 6,5 m unter SOK (ca. Kote 268,9 m ü.A.) ein.“

Im Textband „Geologisch-hydrogeologisches Gutachten“ (Einlage 01.200-00, 29. November 2023) ist in Kapitel 2.f) für den Streckenbereich in der Marktgemeinde Lichtenwörth (km 6,5 – 7,5) Folgendes beschrieben:

„(f) Bereich Bf Neudörfel bis Bf Bad Sauerbrunn, ca. km 6,20 bis ca. km 8,65

Im gegenständlichen Abschnitt werden lediglich Maßnahmen zur Elektrifizierung der Strecke umgesetzt.“

In weiterer Folge sind im geologisch-hydrogeologischen Gutachten beschrieben: Kapiteln 3 bis 5: Untergrund und Grundwasserverhältnisse, Laboratoriumsuntersuchungen, Ermittlungen der Wasserdurchlässigkeit des Untergrundes im Feld

Zur Erkundung wurden neben den verfügbaren großräumigen Karten Kernbohrungen, Rammkernsondierungen, Sondierschlitze und Rammsondierungen errichtet. Weiters wurden die Daten (z.B. Bohrungen) aus früheren/anderen Projekten (z.B. Ausbau der S4) herangezogen.

Zur Beschreibung der Grundwasserverhältnisse wurden Messungen in den eigens errichteten Grundwasserpegeln durchgeführt und mit den Ganglinien der amtlichen Grundwassermessstellen verglichen (siehe dazu auch Einlage 01.219-00, „Grundwasserganglinien“).

Da der Grundwasserspiegel zeitlich zum Teil große Schwankungen aufweist, wurde das Grundwasserniveau des „Bauwasserstandes“ (entspricht etwa einem 5-jährlichen Grundwasserhochstand HGW5) und des „Bemessungswasserstandes“ bzw. „Bemessungsniveaus“ (entspricht etwa einem 100-jährlichen Grundwasserhochstand) im Projekt verwendet (Textband, S. 25).

Aus fachlicher Sicht ist dazu anzumerken:

Welche Unterlagen oder Methoden zur Ermittlung des „Bemessungswasserstandes“ verwendet wurden, ist nicht konkret angegeben. Die im Projekt angeführten „Bemessungswasserstände“ liegen zum Teil einige Dezimeter tiefer als die HGW100-Werte, die in der wasserwirtschaftlichen Studie „Grundwasserspiegel-Extremwerte Südliches Wiener Becken“ enthalten sind (Joanneum Research 2008, veröffentlicht im NÖ Atlas und auch unter <https://www.noel.gv.at/wasserstand/#/de/Static/Analysen/4>).

Bestehende Altlasten und Verdachtsflächen im Umkreis der Bahntrasse wurden erhoben (siehe Einlage 01.220-00 sowie die rot gefärbten Flächen in den Lageplänen der Bodenaufschlüsse, Einlagen 01.201-00 ff).

Durch Pump- und Versickerungsversuche wurde die Durchlässigkeit der anstehenden Sedimente ermittelt (Textband, S. 43 - 47).

Fremde Wasserrechte (sowohl bewilligte als auch bewilligungsfreie) im Umfeld der Bahntrasse wurden erhoben und sind sowohl in den „Lageplänen – Bodenaufschlüsse“ als

auch in der Einlage 01.220-00 („Angaben zu den Wasserrechten und Verdachtsflächen“) eingetragen.

Aus diesen Untersuchungen werden in Kapitel 6 die „Geotechnischen und hydrogeologischen Folgerungen“ beschrieben.

Zwischen Wiener Neustadt und der Leitha verläuft die Bahntrasse im südlichen Wiener Becken. Im Bereich des Bahndammes liegen „künstliche Anschüttungen“ (Schichtkomplex A, bis zu wenige Meter mächtig), darunter bzw. stattdessen treten „Deckschichtsedimente“ auf (Schichtkomplex B), und darunter folgt der quartäre Sand-Kies-Komplex der Beckenfüllung des südlichen Wiener Beckens (Schichtkomplex C) mit eingelagerten geringmächtigen Feinkornlagen. In der sandig-kiesigen Beckenfüllung ist der wasserwirtschaftlich bedeutende Grundwasserkörper des südlichen Wiener Beckens enthalten. Bei niedrigen und mittleren Grundwasserständen liegt der Grundwasserspiegel mehrere bis viele Meter (in der Größenordnung von ca. 10 - 20 m) unter Gelände; bei sehr hohen Grundwasserlagen („HGW100“) kann der Grundwasserspiegel bis wenige Meter (3 - 5 m, stellenweise auch noch weniger) unter der Geländeoberkante hochsteigen.

In Kapitel 7 werden die „Grund- und Erdbaulichen Maßnahmen“ näher beschrieben: Bei Dammverbreiterungen und Veränderungen der Gleislagen erfolgen in Niederösterreich Tieferlegungen bis maximal „im unteren Meterbereich“. Eine Wechselwirkung mit dem Grundwasser (Eingriff in den Grundwasserschwankungsbereich) findet hier auch bei sehr hohen Grundwasserspiegellagen nicht statt. Wasserhaltungsmaßnahmen sind nicht notwendig. Das Gleiche gilt für Umbauarbeiten im Bereich von Bahnsteigen (Verkehrsstation Katzelsdorf).

Bei der Eisenbahnbrücke über die L4090 „Katzelsdorfer Straße“ (km 2,283) greifen die Pfahlfundamente der Brücke und die weiße Wanne der Straßenunterführung in den Grundwasserschwankungsbereich ein (siehe dazu auch Einlage 01.217-00 „Bodenprofile Objekte, Teil 1“). Ein Eingriff bis unter das Niveau des „Bauwasserstandes“ erfolgt jedoch nicht und ist daher eine Wasserhaltung während der Errichtung der weißen Wanne (Straßenunterführung) nicht erforderlich.

Auch beim Personendurchgang Katzelsdorf (km 3,141) greifen die Baumaßnahmen und die tiefsten Bauteile (Liftschächte) bis unter das Niveau des HGW100 (Bemessungswasserspiegel) ein, jedoch nicht unter das Niveau des Bauwasserstandes. Daher ist auch hier eine Wasserhaltung während der Baumaßnahmen nicht erforderlich.

In Kapitel 8 werden quantitative und qualitative Auswirkungen der Baumaßnahmen auf das Grundwasser beschrieben.

Quantitative Auswirkungen:

Es ist keine Wasserhaltung vorgesehen, daher resultiert aus diesem Aspekt auch keine Beeinflussung des Grundwassers.

Weiters sind die Bauten im Grundwasserschwankungsbereich aufgelockert (Gründungspfähle der Brücke über die L4090) oder liegen nur im aller hangendsten Bereich des Grundwasserschwankungsrahmens, sodass ein nennenswertes Grundwasserfließhindernis nicht besteht; daher sind auch nennenswerte Stau-Sunk-Effekte nicht gegeben.

Quantitative Auswirkungen durch die beiden Versickerungsbecken („Grundwasseraufhöhung“, Brücke L4090, Bahnsteig Katzelsdorf) sind geringfügig und bleiben auf den unmittelbaren Nahbereich dieser Becken beschränkt.

Qualitative Auswirkungen:

Bei der Errichtung der Gründungspfähle sind Aufhärtungsprozesse sowie eine Erhöhung des pH-Wertes im Grundwasser durch einen Kontakt mit Frischbeton möglich und können grundwasser-abstromig der Baumaßnahmen bis zu wenigen Zehner-Metern (< ca. 30 m) reichen. Da die Grundwasserverlagerungsrichtung im gegenständlichen Bereich des südlichen Wiener Beckens etwa von Südwest nach Nordost verläuft, liegen die im Projekt erhobenen Brunnen grundwasser-stromaufwärts der Baumaßnahmen und sind nicht betroffen.

Qualitative Auswirkungen durch die beiden Versickerungsbecken sind als vernachlässigbar gering zu erwarten, da hier eine Reinigung der Niederschlagswässer entsprechend dem Stand der Technik erfolgt. Auch hier kann ergänzt werden, dass die erhobenen Brunnen nicht im Grundwasserabstrom der beiden Versickerungsbecken liegen.

Als quantitatives Monitoring wird in Kapitel 8.4 die monatliche Messung des Grundwasserspiegels in den neu errichteten Pegelmessstellen (KB 01/21, KB 02/21, KB 03/21) bis ca. ein Jahr nach Baufertigstellung bzw. bis zu deren baubedingten Entfernung vorgeschlagen.

Gutachten

Aus fachlicher Sicht sind die übermittelten Unterlagen vollständig, nachvollziehbar und plausibel.

Die Beschreibungen der Detailuntersuchungen (Bohrungen, Pumpversuche etc.) und der hydrogeologischen Verhältnisse decken sich im Wesentlichen mit den Informationen, die aus großräumigen hydrogeologischen und wasserwirtschaftlichen Studien des südlichen Wiener Beckens vorliegen.

Anzumerken ist allerdings, dass die „Bemessungsniveaus“ im Bereich der Eisenbahnbrücke über die L4090 ca. 0,2 m und im Bereich der Verkehrsstation Katzelsdorf um ca. 0,5 m niedriger liegen als die HGW100-Werte der Joanneum Studie (2008). Seitens der Konsenswerberin bedarf es daher der Prüfung, ob - im Sinne einer erhöhten Betriebssicherheit - allenfalls die Bemessungsniveaus in diesen beiden Bereichen anzupassen wären.

Die Eingriffe in den Grundwasserschwankungsbereich durch die Baumaßnahmen und die Auswirkungen durch die beiden Versickerungsbecken werden in den vorgelegten Unterlagen ausführlich beschrieben. Die Schlussfolgerung, dass dadurch keine mehr als geringfügigen Auswirkungen zu erwarten sind und dass insbesondere die erhobenen Brunnen und die Verdachtsfläche 69060 nicht nachteilig beeinflusst werden, wird aus fachlicher Sicht geteilt.

Der Trassenverlauf in Niederösterreich liegt in wasserrechtlich besonders geschützten Gebieten: Im Bereich vom Bahnhof Wiener Neustadt bis etwa zum Absprung der Aspangbahn ist das das Grundwasserschongebiet Wiener Neustadt und Umgebung (LGBl. 6950/23-1: Schongebietsverordnung zum Schutze und zur Sicherung eines der Trinkwasserversorgung dienenden Grundwasservorkommens im Bereich von Teilen der Gemeinden Wiener Neustadt, Bad Fischau-Brunn, Wöllersdorf-Steinabrückl, Katzelsdorf und Weikersdorf am Steinfelde). Östlich direkt anschließend liegt bis zur Landesgrenze Niederösterreich-Burgenland das Grundwasserschongebiet Wr. Neustadt – Katzelsdorf (LGBl. 6950/25-1: Schongebietsverordnung zum Schutz des Grundwassers im Bereich von Teilen der Gemeinden Wiener Neustadt und Katzelsdorf).

Aus fachlicher Sicht stehen die Maßnahmen, die in den Einreichunterlagen beschrieben sind, nicht im Widerspruch zu den Vorgaben dieser beiden Schongebietsverordnungen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass aus fachlicher Sicht keine Einwände gegen die Umsetzung des vorgelegten Projektes bestehen.

Es wird empfohlen, die im Einreichoperat vorgeschlagene Maßnahme des quantitativen Grundwassermonitorings als Auflage vorzuschreiben:

„In den neu errichteten Pegelmessstellen (KB 01/21, KB 02/21, KB 03/21) ist bis ein Jahr nach Baufertigstellung bzw. bis zur baubedingten Entfernung dieser Pegelmessstellen der Grundwasserspiegel in monatlichen Intervallen zu messen. Die Daten sind als Abstichwerte und absolute Grundwasserspiegelmesshöhen in tabellarischer Form und grafisch als Ganglinien dargestellt, mit einem Übersichtslageplan der Pegelmessstellen, den Kollaudierungsunterlagen anzuschließen.“

E) Stellungnahme des nichtamtlichen Sachverständigen für Erschütterungsschutz

Im Zuge der heutigen Ortsverhandlung haben sich keine neuen Erkenntnisse ergeben. Das Gutachten vom 13. Mai 2024 bleibt daher unverändert aufrecht.

F) Befund und Gutachten des Sachverständigen für Brandschutz, Landesstelle für Brandverhütung

Befund

Wie den vorliegenden Projektunterlagen zu entnehmen ist, plant die ÖBB-Infrastruktur AG die Elektrifizierung, Attraktivierung und Ertüchtigung der Mattersburger Bahn entlang der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Staatsgrenze nächst Loipersbach/Schattendorf, km 0,000 bis km 25,437.

Angaben betreffend Brandschutz sind insbesondere im technischen Bericht Hochbau und in den Einreichplänen enthalten.

Aus brandschutztechnischer Sicht ist für den auf niederösterreichischem Landesgebiet liegenden Teil des vorliegenden Projektes die Verkehrsstation Katzelsdorf relevant.

Verkehrsstation Katzelsdorf

Die Technikräume werden in Holzbauweise mit massivem Stahlbetonsockel (Stahlbeton bis 30 cm über Niveau, darüber Brettsperrholz, Klassifikation EI 60 bzw. EI 90 zum Stiegenaufgang) errichtet. Die Dächer werden als blechgedeckte Holzkonstruktionen (gleichwertig B_{ROOF} (t1)) mit Hinterlüftungsebene (Klassifikation EI 60) ausgebildet. Die Fassade wird mit einer gedämmten, hinterlüfteten Fassadenverkleidung (Holzlamellen) versehen. Die Technikräume (ET und TK) werden als eigene Abschnitte (EI 60) untereinander ausgeführt. Nach außen werden die Öffnungen (Türen, Lüftungsöffnungen) des Gebäudes ohne Brandschutzanforderungen ausgebildet. Die Technikräume werden mit einem Doppelboden (Linol) ausgestattet. Die maximale Fluchtweglänge von 40 m in das sichere Freie wird aufgrund der geringen Abmessungen der Räume jedenfalls eingehalten. Der Klimaraum, in dem die Kli-

ma-Außensplitgeräte situiert sind, liegt in einem unkonditionierten Raum neben den Technikräumen.

Die erste Löschhilfe wird gemäß TRVB 124 F dimensioniert, es werden tragbare Feuerlöcher gemäß ÖNORM EN 3 vorgesehen.

Der Personendurchgang mit zugehörigem Technik- und Abstellraum wird in massiver Bauweise (Stahlbeton) errichtet. Die Technikräume werden in der Klassifikation REI 90, A2 bzw. EI 90, A2 mit Türen EI₂ 30-C geplant. Beläge im Bereich des Personendurchgangs und der Stiegenaufgänge werden mit Natursteinen ausgeführt.

Die Überdachungen im Bahnsteigbereich werden mit einer blechgedeckten Holzkonstruktion (gleichwertig B_{ROOF} (t1)) ausgebildet.

Abschottungen durch Bauteile mit festgelegter Feuerwiderstandsdauer werden mit geeigneten Materialien in derselben Feuerwiderstandsdauer verschlossen.

Gutachten

Das Gutachten bezieht sich ausschließlich auf den in Niederösterreich gelegenen Teil des Vorhabens „Elektrifizierung, Attraktivierung und Ertüchtigung der Mattersburger Bahn“ entlang der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Staatsgrenze nächst Loipersbach/Schattendorf.

Weiters wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Fachbereiche Bau- oder Elektrotechnik nicht Gegenstand der Beurteilung sind.

Aus brandschutztechnischer Sicht besteht gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung kein Einwand, wenn folgende Auflagen eingehalten werden:

Folgende Nachweise sind der Behörde vorzulegen:

- a. Nachweis über die ordnungsgemäße Herstellung der Bauteile mit festgelegter Feuerwiderstandsdauer, ausgestellt durch einen befugten Fachmann (z.B. Bauführerbescheinigung, Ingenieurbüro, Ziviltechniker)
- b. Nachweis über den ordnungsgemäßen Einbau von Feuerschutzabschlüssen (Feuerschutztüren) nach den Herstellerangaben, ausgestellt durch die ausführende Fachfirma
- c. Nachweis über die ordnungsgemäße Abschottung sämtlicher Kabel- und Leitungsführungen durch Bauteile mit Anforderungen an den Feuerwiderstand (z.B. gemäß

TRVB 110 B 15, Stand 2020, Anhang C), ausgestellt durch die jeweils ausführende Fachfirma

G) Befund und Gutachten des Amtssachverständigen für Wasserbautechnik

Befund

Geplant sind die Elektrifizierung und Ertüchtigung der Bahnstrecke Wiener Neustadt Hbf – Staatsgrenze nach Loipersbach/Schattendorf sowie der zweigleisige Ausbau von Wiener Neustadt bis Katzelsdorf. Die gesamten wasserbautechnisch erforderlichen Maßnahmen beinhalten die Ableitung der Oberflächenwässer sowie punktuell erforderliche Wasserhaltungsmaßnahmen in der Bauzeit. Erstellt wurde das Einreichoperat für die wasserbautechnischen Maßnahmen von der GRUPPE WASSER – Ziviltechnikergesellschaft für Wasserwirtschaft GmbH.

Die Streckenabschnitte von km 0,000 (Wiener Neustadt Hbf) bis km 3,583 (Leithaquerung) sowie von km 6,598 bis km 7,456 befinden sich in Niederösterreich und sind Gegenstand des folgenden wasserbaufachlichen Gutachtens. Die Streckenabschnitte von km 3,583 (Leithaquerung) bis km 6,598 sowie von km 7,456 bis km 25,437 (Loipersbach/Schattendorf) befinden sich im Burgenland und werden in einem gesonderten Gutachten wasserbaufachlich beurteilt.

Projektbeschreibung

Im Projektabschnitt sollen die gesamten Niederschlagswässer von Bahnanlagen und Straßen (Unterführungen) nach Erfordernis gereinigt oder retendiert und in weiterer Folge in das Grundwasser versickert bzw. in Vorfluter oder öffentliche Kanalanlagen abgeleitet werden.

Die Trasse liegt in den beiden Schongebieten Grundwasserschongebiet Wiener Neustadt, LGBl. 6950/23-1, und Grundwasserschongebiet Wiener Neustadt – Katzelsdorf, LGBl. 6950/25-1.

Für die Behandlung der Niederschlagswässer sind folgende Anlagen geplant:

- Versickerungsbecken Katzelsdorf, km 3,050, ausschließlich für Bahnsteigwässer:
Gst.-Nr. 989/1, KG Wiener Neustadt, Stadt Wiener Neustadt, GW-Körper 100024 Südliches Wiener Becken, Beckensohle 272,80 m ü.A., HGW₁₀₀ 270,80 m ü.A., Konsens 1,9 l/s bzw. 164 m³/d

- Absetz- und Versickerungsbecken, km 2,250, für die Unterführung L4090 Katzelsdorfer Straße
Gst.-Nr. 1663/1 und 1675/2, KG Katzelsdorf, Gemeinde Katzelsdorf, GW-Körper 100024 Südliches Wiener Becken, Beckensohle 274,90 m ü.A., HGW₁₀₀ 270,00 m ü.A., k_f -Wert-Untergrund 1×10^{-5} m/s, A_{red} 1.350 m², Absetzbecken 53 m³, Filterbecken 87 m³, Konsens 1,1 l/s bzw. 95 m³/d
- Pumpwerk für die Entwässerung der Unterführung L4090 Katzelsdorfer Straße mit einem Puffervolumen von 16,1 l/s und einer Förderleistung von 2 x 20 l/s

Die Entwässerung der Unterführung der L4090 Katzelsdorfer Straße erfolgt am Tiefpunkt über ein Pumpwerk mit zwei Pumpen mit einer Nennleistung von je 20 l/s. Der Zufluss bei einem 30-jährlichen Bemessungsereignis beträgt 68 l/s, wobei die Differenz zur Pumpmenge über ein Pumpwerksvolumen von 16,6 m³ ausgeglichen wird.

Im Abschnittsbereich km 0,000 bis km 1,658 sind keine wasserbaulichen Maßnahmen für Entwässerungen vorgesehen.

Im gesamten Streckenabschnitt ist für keine der Baumaßnahmen eine Bauwasserhaltung erforderlich.

Für die Bemessung der einzelnen Anlagenteile wurden folgende Bemessungsregenereignisse herangezogen:

- | | |
|---|----------------------|
| ➤ Ableitungsmulden, Gräben und Kanäle für die Bahnentwässerung: | r _{15, 0,1} |
| ➤ Absetzbecken für die Bahnentwässerung | r _{15,1} |
| ➤ Sickermulden und Sickerbecken für die Bahnentwässerung | D 10jährlich |
| ➤ Kanäle für die Straßenentwässerung | r _{15,1} |
| ➤ Absetzbecken für die Straßenentwässerung | r _{30,1} |
| ➤ Bodenfilterbecken für die Straßenentwässerung | D 30jährlich |

Gutachten

Die Planung und die Bemessung der wasserbautechnischen Anlagen für die Bahnentwässerung erfolgten nach den Vorgaben des ÖBB-Regelwerkes 09.04 „Entwässerung – Gestaltung und Dimensionierung von Entwässerungsanlagen“. Zudem wurden für die Planung und Bemessung der Anlagenteile die einschlägigen Normen und Regelwerke ÖWAV Regelblatt 45 „Oberflächenentwässerung durch Versickerung in den Untergrund“, ÖWAV-Regelblatt 35

„Einleitung von Niederschlagswasser in Oberflächengewässer“, DWA A 138 „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“ sowie ÖN B 2506-2 „Qualitative Anforderungen an das zu versickernde Regenwasser sowie Anforderungen an Bemessung, Bau und Betrieb von Reinigungsanlagen“ herangezogen.

Für die Eigenschaften des Filtermaterials wurde im Projekt die ÖN B 2506-2 herangezogen. Diese Materialvorgaben sind jedoch nicht realisierbar. Die vorgegebene Bandbreite der Durchlässigkeit ist mit dem vorgegebenen Tongehalt von 5 bis 10 M-% nicht erreichbar. Für die Zusammensetzung des Filtermaterials wird daher in einer Bauauflage die Einhaltung der Kriterien der RVS 04.04.11 „Gewässerschutz an Straßen“ festgelegt, da sich diese Filterparameter in der Praxis für wesentlich schadstoffreichere Verkehrsflächenwässer bestens bewährt haben.

Einzelne Streckenabschnitte werden entwässerungstechnisch mit Ableitung der Bahnwässer zu Gewässerschutzanlagen, bestehend aus Absetzbecken und Bodenfilterbecken, geführt, dort vorgereinigt und versickert. Die restlichen Trassenbereiche außerhalb dieser Einzugsflächen werden breitflächig über den Gleiskörper bzw. die angrenzende Dammschulter in den Bahngraben entwässert und dort versickert. Die Schadstoffbelastung vom Bahnverkehr **auf der Freilandstrecke** ist grundsätzlich sehr gering und mit der Schadstoffbefrachtung von Straßenwässern in keinsten Weise vergleichbar. Selbst bei der Entwässerung von Freilandstraßen über das Bankett in angrenzende Grünflächen bzw. -mulden ist aus wasserbaufachlicher Sicht eine mehr als geringfügige Belastung des Grundwassers gemäß § 32 WRG 1959 nicht gegeben. Diese Entwässerungsabschnitte werden daher auch nicht einer wasserrechtlichen Bewilligungspflicht unterzogen. Diese bisher einheitlich geübte Vorgangsweise hat bislang auch zu keinen nachweisbaren Grundwasserbeeinträchtigungen geführt. Unbeschadet des gegenständlichen Konsensantrages (Technischer Bericht Wasserbau, Einlage 06.100-00, Kapitel 9) stellen die trassenbegleitenden Sickeranlagen daher aus wasserbaufachlicher Sicht keine mehr als geringfügige Einwirkung auf das Grundwasser dar und sind daher wasserrechtlich nicht bewilligungspflichtig.

Das Versickerungsbecken Katzelsdorf, km 3,050, auf Gst.-Nr. 989/1, KG Wiener Neustadt, Stadt Wiener Neustadt, ist ausschließlich für Bahnsteigwässer vorgesehen. Die Schadstoffbelastung der Bahnsteigwässer ist jedenfalls so gering (vergleichbar mit einer Zuordnung zum Flächentyp 1 des ÖWAV-Regelblattes 45), dass aus wasserbaufachlicher Sicht dadurch keinesfalls eine mehr als geringfügige Beeinträchtigung des Grundwassers bei der Versickerung erfolgen kann. Aus diesem Grund besteht für die Errichtung und den Betrieb des Versi-

ckerungsbeckens Katzelsdorf aus wasserbaufachlicher Sicht keine wasserrechtliche Bewilligungspflicht.

Für die Entwässerung der Straßenunterführung L4090 Katzelsdorfer Straße, km 2,250, werden die gesamten Straßenwässer gesammelt und mit einem in eine Gewässerschutzanlage mit Absetz- und Bodenfilterbecken zur Reinigung und anschließenden Versickerung geleitet. Die Bemessung und die Planung der Anlagen erfolgten nach dem Stand der Technik. Mit der Gewässerschutzanlage können die straßenspezifischen Schadstoffe in einem Ausmaß zurückgehalten werden, dass die Einhaltung der Schwellenwerte der Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser – QZV Chemie GW, BGBl. II Nr. 98/2010, idgF gesichert ist. Eine gesonderte Betrachtung für den Parameter Chlorid ist aufgrund des sehr geringen Einzugsgebietes nicht erforderlich. Eine Beeinträchtigung fremder Rechte oder öffentlicher Interessen des Grundwasserschutzes kann dadurch nicht erfolgen.

Den Vorgaben der QZV Chemie GW wird durch die Festlegung des Konsenses in l/s und m³/d Rechnung getragen. Eine Festlegung der Schadstoffe mit Emissionsbegrenzungen im Konsens ist aus wasserbaufachlicher Sicht unbeschadet der Bestimmungen des § 9 QZV Chemie GW nicht erforderlich, da eine betriebsspezifische Verunreinigung des Niederschlagswassers auf dem Gleiskörper als so untergeordnet eingestuft wird, dass die Einhaltung aller Richtwerte der QZV Chemie GW als gesichert anzusehen ist. Die Vorgaben der Überwachung in einem Mindestabstand von 4 Jahren i.S.d. der QZV Chemie GW i.V.m. § 134 WRG 1959 werden in einer Auflage mit Festlegung der Untersuchungsmodalitäten in Anlehnung an das ÖWAV-Regelblatt 45 berücksichtigt.

Zusammenfassend besteht daher aus wasserbaufachlicher Sicht bei Einhaltung nachstehender Auflagen und projektgemäßer Ausführung kein Einwand gegen die Erteilung der wasserrechtlichen Bewilligungen. Die geplanten Maßnahmen widersprechen nicht den Vorgaben der zitierten Schongebietsverordnungen und damit dem erforderlichen Grundwasserschutz. Auf die Ausführungen des Amtssachverständigen für Hydrogeologie wird diesbezüglich verwiesen.

Konsensvorschlag

Wasserrechtliche Bewilligung für

- Errichtung und Betrieb des Absetz- und Versickerungsbeckens, km 2,250, für eine Einzugsfläche von $A_{\text{red}} 1.350 \text{ m}^2$ der Unterführung der L4090 Katzelsdorfer Straße auf Gst.-Nr. 1663/1 und 1675/2, KG Katzelsdorf, Gemeinde Katzelsdorf, mit einem Absetzbeckenvolumen von 53 m^3 und einem Filterbeckenvolumen von 87 m^3

- Einleitung des gereinigten Straßenwassers in den GW-Körper 100024 Südliches Wiener Becken mit einer Menge von 1,1 l/s bzw. 95 m³/d
- Errichtung und Betrieb eines Pumpwerkes für die Entwässerung der Unterführung L4090 Katzelsdorfer Straße mit einem Puffervolumen von 16,1 l/s und einer Förderleistung von 2 x 20 l/s mit Ableitung der ungereinigten Straßenwässer in das Absetz- und Versickerungsbecken, km 2,250.

Fristen

Gegen eine Gesamtbefristung des Wasserrechtes gemäß § 21 WRG 1959 im größtmöglichen Ausmaß von 90 Jahren besteht aus wasserbaufachlicher Sicht kein Einwand.

Als Bauvollendungsfrist wird gemäß Bauzeitplan der 30. Juni 2029 vorgeschlagen.

Auflagen

1. Der Baufortschritt in Hinblick auf eine projektgemäße Ausführung sowie die Einhaltung der Bauauflagen sind ab Baubeginn von einem befugten Ziviltechnikbüro oder technischem Büro zu prüfen. Zusammenfassend ist der Behörde darüber in Halbjahresintervallen ein Bericht vorzulegen.
2. Vor Baubeginn ist das Einvernehmen mit den Einbautenträgern herzustellen. Sämtliche Einbauten im Projektbereich sind zu erheben und mit den Einbautenträgern die erforderlichen Schutzvorkehrungen, Sicherheitsabstände und sonstigen notwendigen Maßnahmen festzulegen.
3. Im Baustellenbereich sind 50 kg eines geeigneten Ölbindemittels bereitzuhalten.
4. Im Rahmen der Baudurchführung ist entsprechende Vorsorge dafür zu treffen, dass keine wassergefährdenden Stoffe oder Erdmaterial in Gewässer abgeschwemmt werden.
5. Das Bodenfiltermaterial ist unter Beiziehung eines Fachkundigen der Bodenkunde nach den Vorgaben der RVS 04.04.11 Kapitel 4.3.6.2 und Kapitel 6.2 herzustellen und einzubauen.
6. Die Einhaltung der Bodenkennwerte für das Bodenfiltermaterial gemäß RVS 04.04.11 „Gewässerschutz an Straßen“ (Kapitel 4.3.6.2) ist vor dem Einbau durch unbefangene und fachkundige Anstalten durch Untersuchungen zu bestätigen.
7. Die Qualitätsanforderungen des Bodenfiltermaterials sind vor dem Einbau durch unbefangene und fachkundige Anstalten auf die Parameter des Bundes-Abfallwirtschaftsplanes 2023 für Bodenaushub und Bodenaushubmaterial der Klasse A2 untersuchen zu lassen. Die vorgegebenen Grenzwerte sind einzuhalten. Die Untersuchungschargen sind mit je 2.000 t festgelegt.

- Anorganische Inhaltsstoffe und ihrer eluierbaren Anteile: As, Pb, Cd, Cr-Gesamt, Cu, Ni, Hg und Zn
 - Organische Inhaltsstoffe und ihrer eluierbaren Anteile: KW-Index, PAK (16 EPA-Kongenere), PAK (Benzapyren)-Gesamtgehalt, BTEX, PCB, AOX als Chlor (Eluatgehalt)
8. Der Einbau des Bodenfilters hat mit geeigneten Maschinen verdichtungs- und entmischungsfrei zu erfolgen.
 9. Die Einhaltung des zulässigen Durchlässigkeitsbeiwertes (k_f -Werte) von 1×10^{-4} bis 1×10^{-5} m/s ist nach dem Einbau durch unbefangene und fachkundige Anstalten durch Untersuchungen gemäß ÖN B 4422-2 (aus 2002) an zwei Stellen zu bestätigen.
 10. Der Bauzeitplan ist möglichst so abzustimmen, dass eine Beschickung des Sickerbeckens mit Straßenwasser erst nach flächendeckendem Bewuchs erfolgt.
 11. Dammböschungen und freigelegte Einschnittsbereiche im Nahbereich der Beckenanlage sind laufend nach Maßgabe des Baufortschrittes so zu humusieren und zu begrünen, dass der Bewuchs zur Erhaltung der Standsicherheit beiträgt und Bodenerosionen bei Starkregenereignissen vermieden werden können.
 12. Sichtbare Schäden wie Setzungen, Rutschungen oder Auskolkungen sind unverzüglich zu beheben.
 13. Nach stärkeren Regenereignissen bzw. Unfällen mit Austritt von wassergefährdenden Stoffen, jedoch zumindest einmal jährlich, sind Absetz- und Versickerungsbecken auf Ablagerungen oder Schäden zu überprüfen und das Ergebnis der Prüfung im Betriebsbuch festzuhalten.
 14. Der Bodenfilterkörper des Versickerungsbeckens ist in gepflegtem und flächendeckend begrünem Zustand zu erhalten. Ein Bewuchs mit Sträuchern und Bäumen ist zu entfernen.
 15. Ein Austausch des Bodenfiltermaterials bzw. Maßnahmen zur Erhöhung der Sickerleistung sind der Behörde vor deren Umsetzung bekannt zu geben.
 16. Eine Betriebsvorschrift für die Entwässerungsanlagen ist durch einen einschlägigen Fachmann ausarbeiten zu lassen. Die Vorschrift hat eine Beschreibung der Funktion der einzelnen Anlagenteile zu enthalten. Hinsichtlich der Wartung sind die notwendigen Kontroll- und Wartungsmaßnahmen sowie die entsprechenden Zeitintervalle in der Betriebsvorschrift zu berücksichtigen. Die Betriebsvorschrift ist im Zuge der Fertigstellungsmeldung vorzulegen.
 17. Eine Ausfertigung der Betriebsvorschrift ist dem Wartungsorgan auszuhändigen und bei der für die Wartung zuständigen Stelle aufzulegen. Die für die Wartung zuständige Stelle ist im Zuge der Fertigstellungsmeldung bekannt zu geben.

18. Die Durchführung aller nach der Betriebsvorschrift notwendigen Maßnahmen und Kontrollen sowie alle die Anlage betreffenden besonderen Vorkommnisse sind mit Datumsangabe im Betriebsbuch (analog oder digital) festzuhalten.
19. In der für die Wartung zuständigen Stelle ist ein Lageplan des gesamten Entwässerungsabschnittes aufzulegen mit Kennzeichnung
- des Einzugsgebietes der Versickerungsanlage,
 - der Grundstücksgrenzen und
 - der Versickerungsanlage, des Pumpwerkes und der Druckleitung.
20. Im Rahmen der Fremdüberwachung ist von einem unbefangenen und einschlägigen Fachmann eine Prüfung der Versickerungsanlage zu veranlassen. Die Prüfung hat zu beinhalten:
- Fotodokumentation über den Zustand von Absetz- und Versickerungsbecken
 - Prüfung auf bauliche Mängel (Rutschungen, Ablagerungen, fehlender Bewuchs etc.) mit kurzer schriftlicher Dokumentation
 - Prüfung des k_f -Wertes bei zwei ausgewählten Stellen im Versickerungsbecken mit schriftlicher Dokumentation des Prüfergebnisses
21. Die erste Fremdüberwachung ist ein Jahr nach Fertigstellung der baulichen Maßnahmen durchzuführen. In weiterer Folge sind die Fremdüberwachungen alle vier Jahre durchzuführen. Die Ergebnisse der Fremdüberwachung sind der zuständigen Behörde unaufgefordert vorzulegen.
22. Im Zuge der Fertigstellungsmeldung der Gewässerschutzanlage sind folgende Nachweise und Bestätigungen vorzulegen:
- Ergebnis der Untersuchungen der Bodenkennwerte gemäß Auflage 5
 - Ergebnis der Qualitätsprüfung gemäß Auflage 6
 - Ergebnis der k_f -Wert-Untersuchungen gemäß Auflage 8
 - Betriebsvorschrift gemäß Auflage 15
 - Bekanntgabe des Wartungsorgans gemäß Auflage 16

H) Stellungnahme des Amtssachverständigen für Elektrotechnik

Mit Schreiben vom 15. Mai 2024, BD4-FB-540/001-2024, wurde festgestellt, dass die (am Sharepoint) digital vorliegenden Projektunterlagen aus elektrotechnischer Sicht nicht ausreichend beurteilbar sind und noch Ergänzungen zu den Punkten

- allgemeine elektrische Niederspannungsanlagen,

- Blitzschutz,
- Freileitungen und
- Sicherheitsbeleuchtung

erforderlich sind.

Mit E-Mail vom 14. Juni 2024 wurden von Seiten der ÖBB-Infrastruktur AG Antworten zu den Punkten allgemeine elektrische Niederspannungsanlagen, Blitzschutz und Sicherheitsbeleuchtung übermittelt, zum Punkt Freileitungen hingegen nicht.

Für eine elektrotechnische Beurteilung sind noch Ergänzungen zu den Freileitungskreuzungen gemäß der Stellungnahme vom 15. Mai 2024, BD4-FB-540/001-2024, vorzulegen.

Bezüglich Detailfragen zu den Punkten allgemeine elektrische Niederspannungsanlagen, Blitzschutz und Sicherheitsbeleuchtung wurde eine Besprechung am 27. Juni 2024 angesetzt, an der Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG und der Amtssachverständige für Elektrotechnik teilnehmen werden.

Eine elektrotechnische Beurteilung kann erst nach Vorliegen der Unterlagen bzw. Klärung der einschlägigen Detailfragen erfolgen.

I) Befund und (vorläufiges) Gutachten des Amtssachverständigen für Eisenbahntechnik und -betrieb

1. Allgemeines

Für die eisenbahntechnische Beurteilung stehen ein eisenbahnrechtliches Einreichprojekt der ARGE Stoik-Kob sowie das Gutachten gemäß § 31a EibG der Stella & Setznagel GmbH, Revision 01, vom 28. Mai 2024 zur Verfügung.

Aufgrund der umfassenden Projektunterlagen samt dem Gutachten gemäß § 31a EibG erfolgt nur eine stichprobenartige Überprüfung auf Plausibilität und Nachvollziehbarkeit.

Die Beurteilung umfasst die Teilgebiete Eisenbahntechnik und -betrieb. Verkehrstechnische Belange sind bis auf die Ersatzwegausgestaltung zufolge der Auflassung von Eisenbahnkreuzungen nicht von der Beurteilung umfasst. Weiters sind von der eisenbahntechnischen

Beurteilung keine bautechnischen Belange von Stützmauern, Durchlässen, Eisenbahnbrücken etc. umfasst.

2. Befund

Der Projektbereich des gegenständlichen Vorhabens umfasst die Eisenbahnanlage von Bestands-km 0,000 bis km 25,437 im Verlauf der „Mattersburger Bahn“ (ÖBB-Strecke 10801 Wiener Neustadt Hbf – Staatsgrenze nächst Loipersbach/Schattendorf).

Im Rahmen des ggst. Projekts erfolgen eine Elektrifizierung und Neu-ausrüstung der Eisenbahnsicherungsanlage des gesamten Streckenbereichs. Die bestehenden Verkehrsstationen werden umgebaut und attraktiviert und umfassen in NÖ nachstehende Einzelbaumaßnahmen:

- Zweigleisiger Ausbau von km 1,644 bis km 3,473 mit
 - Umtrassierung Gleis 7 von km 1,660 bis km 3,477 und
 - Neuerrichtung Gleis 9 von km 1,644 bis km 3,473
- Errichtung eines Inselbahnsteiges von km 3,056 bis km 3,216 in der Verkehrsstation Katzelsdorf

Eisenbahnbrücken

- Errichtung einer Eisenbahnbrücke über die Straßenunterführung Katzelsdorfer Straße bei km 2,283
- Errichtung einer Eisenbahnbrücke über den Bahnsteigzugang Verkehrsstation Katzelsdorf bei km 3,141

Trassierung (Mindestradien, Neigungen, Geschwindigkeit u.a.)

Die Gleis- und Weichenlage der Strecke bleibt soweit bestehen. Für eine optimierte Betriebsführung werden gemäß den Einzelbaumaßnahmen Ertüchtigungen und Ergänzungen vorgenommen.

V_{\max} : Die VzG-Geschwindigkeiten bleiben grundsätzlich unverändert.

Das Geschwindigkeitsband stellt sich nach der Projektumsetzung wie folgt dar:

Gleis 1 (im Bereich Wr. Neustadt Hbf = Gleis 9):

km 47,993 bis km 48,515: $V_{\max} = 100 \text{ km/h}$

km 48,515 bis km 0,568: $V_{\max} = 60 \text{ km/h}$

km 0,568 bis km 5,695: $V_{\max} = 120 \text{ km/h}$

Gleis 7 Bereich Wr. Neustadt Hbf:

km 47,993 bis km 48,515:	$V_{\max} = 100 \text{ km/h}$
km 48,515 bis km 0,568:	$V_{\max} = 60 \text{ km/h}$
km 0,568 bis km 3,225:	$V_{\max} = 120 \text{ km/h}$
km 3,225 bis km 3,447:	$V_{\max} = 100 \text{ km/h}$

Übergangsbögen zwischen Gerade und Bogen werden mittels Klothoide ausgebildet. Kleinster Ausrundungsradius im Höhenbild ist $r = 5250 \text{ m}$ bzw. bei Weichen in Kuppen ein Radius mit $R > 5000 \text{ m}$.

Oberbau (Bauart, Weichenform u.a.)

Radsatzlast-Gruppe:	D3 (22,5 t Radsatzlast)
Schienenform:	60 E1
Schwellenart:	Betonschwelle
Weichen:	60 E1 auf Betonschwellen. Neue Weichen werden in km 3,477 (Einbindung Gleis 9 in Gleis 7 – Weiche 536) eingebaut.

Hoch- und Tiefbauten

Diverse Durchlassverlängerungen, Errichtung von Stützmauern und Ansatzsteinen, Errichtung von Park & Ride-Anlagen, Bike & Ride-Anlagen.

Errichtung von Schaltstationen und Technikgebäuden, Errichtung von Funkmasten

Errichtung einer Bahnsteigüberdachung am Inselbahnsteig der Verkehrsstation Katzelsdorf von km 3,115 bis km 3,149

Errichtung von Einhausungen inkl. Überdachungen

Lichtraum und Bedienungsräume (Lichtraumeinschränkungen, bewegliche Einrichtungen im Gleisraum u.a.)

Bedienungsräume unter Einhaltung der EisbAV im Abstand von 1,7 – 2,5 m zur Gleisachse (zzgl. Bogenzuschlägen)

Mindestgleisabstand im Bestand zweier Bahnhofsgleise (Gleis 7 und 9 Bahnhof Wiener Neustadt) mit 4,02 m. Hierbei handelt es sich um ein Bestandsgleis, welches nicht verändert wird.

Grenzmarken werden bei einem Gleisabstand von 4,00 m zuzüglich allfällig erforderlicher Bogenzuschläge gemäß ÖBB-Regelwerk 01.04 angeordnet.

Über den gesamten Projektabschnitt werden Randwege (Sicherheitsraum gemäß EisbAV) mit einer Mindestbreite von 0,50 m und einer Höhe von mindestens 2,0 m hergestellt. Sofern sie als Zugang dienen, weisen sie die Mindestbreite von 0,60 m auf.

Eisenbahnkreuzungen

Die Eisenbahnkreuzungen in km 0,916, km 1,191, km 1,601, km 2,047 und km 2,995 werden im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens aufgelassen.

Für die Eisenbahnkreuzungen in km 0,916, km 1,191 und km 1,601 wurden bereits Auflassungsverfahren geführt.

Vorgesehene Ersatzmaßnahmen (gemäß § 20 Abs. 1 EisbG)

- Errichtung Straßenunterführung der L4090 bei Bahn-km 2,283
- Errichtung Wirtschaftsweg von Bahn-km 2,910 bis Bahn-km 3,486 l.d.B.

Abtragungen bzw. entfallene Anlagenteile

Folgende Gleisanlagen sollen, soweit sie einen Teil des Bauvorhabens darstellen und für die Genehmigungsfähigkeit des Gesamtbauvorhabens beurteilt werden, abgetragen werden:

- Best. Randbahnsteig r.d.B. Verkehrsstation Katzelsdorf
- Best. Aufnahmegebäude Verkehrsstation Katzelsdorf bei km 3,475 r.d.B.
- Abtrag der nicht mehr benötigten Bestandsanlagen der Eisenbahnsicherungsanlage
- Abtrag von Kleinobjekten (wie Schächten) und SFE-Einbauten (Kabeltröge, Fundamente etc.)
- Auflassung und Abtrag der Eisenbahnkreuzung mit der Gymelsdorfer Gasse in km 0,916 (Kontextprojekt)
- Auflassung und Abtrag der Eisenbahnkreuzung mit der B54 – Günser Straße in km 1,191 (Kontextprojekt)
- Auflassung und Abtrag der Eisenbahnkreuzung mit der Frohsdorfer Straße in km 1,601 (Kontextprojekt)
- Auflassung und Abtrag der Eisenbahnkreuzung mit der L4090 – Katzelsdorfer Straße in km 2,047 (mit Ersatzmaßnahme)
- Auflassung und Abtrag der Eisenbahnkreuzung mit einem Wirtschaftsweg in km 2,955 (mit Ersatzmaßnahme)

Details und technische Einzelheiten sind den Einreichunterlagen zu entnehmen.

3. (Vorläufiges) Gutachten

Hinsichtlich der Fachgebiete „Eisenbahnbautechnik“ und „Eisenbahnbetrieb“ wird im Gutachten gemäß § 31a EisbG bestätigt, dass der vorgelegte Bauentwurf den Anforderungen des § 31a EisbG, also 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, entspricht.

Weiters wird im Fachgebiet „Eisenbahnbautechnik“ des Gutachtens gemäß § 31a EisbG festgehalten, dass die Trassierung, die Fahrweggestaltung, die Oberbau-Lichtraumprofile und die Querschnittsgestaltung den relevanten technischen Richtlinien, Regelwerken und Vorschriften entsprechen.

Aus Sicht des eisenbahntechnischen Amtssachverständigen erwecken die vorgelegten Projektunterlagen nach stichprobenartiger Überprüfung auf Plausibilität und Nachvollziehbarkeit keine Punkte, die an den vorliegenden facheinschlägigen Gutachten für „Eisenbahnbautechnik“ und „Eisenbahnbetrieb“ zweifeln lassen.

Die Eisenbahnkreuzung in km 2,047 ist derzeit durch Lichtzeichen mit Schranken gesichert, wobei die Schrankenanlage als 4teilige Vollschrankenanlage ausgeführt wurde.

Durch die Errichtung der Unterführung als Ersatzmaßnahme für die Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 2,047, welche östlich der Sägewerkssiedlung (in km 2,283) errichtet wird, entstehen keine wesentlichen Mehrweglängen für den Verkehr im Zuge der L4090. Für den Verkehr im Zuge der Sägewerkssiedlung ergibt sich theoretisch eine maximale Mehrweglänge von rund 800 m und entspricht diese dem Leitfaden der SCHIG.

Aus fachlicher Sicht entspricht die Ersatzmaßnahme dem vorhandenen Verkehrsbedürfnis. Weitergehende Ersatzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Die Eisenbahnkreuzung in km 2,995 soll aufgelassen werden. Über diese Eisenbahnkreuzung verläuft eine Radroute. Parallel zur Bahntrasse ist links der Bahn ein Ersatzweg zwischen der Hauptstraße und der Leithakoloniestraße projektiert.

Zwischen der Kreuzung mit der Leithakoloniestraße und der Verkehrsstation Katzelsdorf weist die Fahrbahn eine Breite von 4,0 m auf. Die Einmündung der geplanten Straße in die Leithakoloniestraße weist einen Abstand von rund 7 m zur Gleisachse auf.

Für eine endgültige Beurteilung der Ersatzmaßnahmen sind (im Verfahren gemäß § 48 EibG) nachfolgende Punkte zu berücksichtigen:

- Die Breite des Weges mit 4,0 m lässt derzeit keinen Begegnungsverkehr PKW/PKW zu bzw. sind keine Ausweichmöglichkeiten vorhanden.
- Im Einmündungsbereich in die Leithakoloniestraße ist der Weg derart aufzuweiten, dass ein Begegnungsverkehr möglich ist.
- Aufgrund des geringen Abstandes der neuen Straße zur Eisenbahnkreuzung ist kein gefahrloses Räumen der Eisenbahnkreuzung für den linksabbiegenden Verkehr von der Leithakoloniestraße in die neue Straße zu erwarten.
- Es ist darzulegen, ob die Mehrweglängen gemäß dem Leitfaden der SCHIG als zumutbar anzusehen sind.

J) Erklärungen

- des Vertreters des Landes NÖ, NÖ-Straßendienst, Abteilung Landesstraßenbau und -verwaltung des Amtes der NÖ Landesregierung:

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

Vom Ausbau und der Elektrifizierung der ÖBB-Strecke Wr. Neustadt Hbf - Staatsgrenze nächst Loipersbach/Schattendorf (Mattersburgerbahn) ist aus der Sicht des NÖ Straßendienstes folgende Straße betroffen:

L4090 bei Bahn-km 2,047, Str-km 0,455 (derzeit Eisenbahnkreuzung)

Sämtliche Projekte, das sind die Straßen- und Wasserprojekte inkl. der konstruktiven Detailpläne für die Unterführung gemäß § 12 NÖ Straßengesetz 1999 inkl. Wasserrecht, sind im engsten Einvernehmen mit den jeweils zuständigen Abteilungen des NÖ Straßendienstes (Abteilung Landesstraßenbau und -verwaltung (ST4)), der NÖ Straßenbauabteilung 4, Wiener Neustadt, und der Abteilung Brückenbau auszuarbeiten. Das Projekt muss die für die notwendigen Genehmigungen erforderlichen Angaben enthalten.

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

Für die zusätzlichen konstruktiven Objekte (weiße Wannen, Pumpwerke, Versitzbecken etc.) bzw. neue Entwässerungsanlagen im Unterführungsbereich sind dem NÖ Straßendienst die Erhaltungsmehraufwendungen finanziell abzugelten. Dazu ist ein entsprechendes Übereinkommen rechtzeitig vor Baubeginn abzuschließen. Erst nach Abschluss des Übereinkommens werden seitens des Landes NÖ, NÖ Straßendienst, die erforderlichen Bewilligungen gemäß § 12 NÖ Straßengesetz 1999 bzw. Wasserrecht beantragt.

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

Die Baumaßnahmen sind im Einvernehmen mit dem NÖ Straßendienst durchzuführen. Dem NÖ Straßendienst dürfen aus dem Bau, dem Bestand und der Nutzung der Anlage keine Schäden erwachsen. Entsprechende Beweissicherungen der betroffenen Landesstraßen, wo die Massentransporte abgewickelt werden, sind im Einvernehmen mit der jeweils zuständigen Abteilung des NÖ Straßendienstes (NÖ Straßenbauabteilung 4, Wr. Neustadt) rechtzeitig vor Baubeginn (mindestens zwei Monate) durchzuführen (gemäß § 16 NÖ Straßengesetz 1999, LGBl 8500-0), wobei die ÖBB-Infrastruktur AG bzw. deren Rechtsnachfolger als alleiniger Vertragspartner anzusehen ist (nicht bauausführende Firma, Subunternehmen, Zulieferfirmen etc.).

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

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

Bezüglich etwaiger Einbauten in die jeweiligen betroffenen Straßenzüge ist das Einvernehmen mit den Einbautenträgern vor Baubeginn herzustellen. Die Kosten sind auf jeden Fall von der ÖBB-Infrastruktur AG zu tragen.

Weiters sind vor Baubeginn die erforderlichen Sondernutzungsverträge mit dem NÖ Straßendienst abzuschließen (§ 18 NÖ Straßengesetz 1999).

Das Projekt der Unterführung hat die für die notwendigen Genehmigungen erforderlichen Angaben zu enthalten.

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

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

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

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

Das Pumpwerk in der Unterführung der L4090 ist mit einem elektronischen Störmelder (Ausfall der Pumpe, Strom, Standortmeldung usw.) auszustatten. Die Störmeldungen sind an eine durchgehend besetzte Straßenmeisterei per Handy zu übertragen.

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

Bei Unterführungsbauwerken ist besonders auf eine entsprechende Ausleuchtung bzw. Beleuchtung und Sichtweite (Stand der Technik) zu achten.

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

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

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

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

- der rechtsfreundlichen Vertreterin der Furtenbach GmbH:

Von Seiten der Furtenbach GmbH wird festgehalten, dass die Antragstellerin heute im Rahmen der mündlichen Verhandlung zugesagt hat, die Oberleitungsmastengasse im Bereich des Grundstückes-Nr. 3750/7, inneliegend EZ 2323, KG 23443 Wiener Neustadt, auf die rechte, dem Grundstück abgewandte Gleisseite (Anordnung rechts) zu verlegen. Das Grundstück der Furtenbach GmbH wird daher durch das gegenständliche Vorhaben nicht

mehr in Anspruch genommen. Die Grundinanspruchnahme im Ausmaß von 508 m² entfällt daher vollständig.

- der rechtsfreundlichen Vertreterin der AURAC Immobilien GmbH, von Herrn Dominik Gnam und Frau Martina Gnam:

Es wird festgehalten, dass die Antragstellerin im Rahmen der heutigen mündlichen Verhandlung mitgeteilt hat, dass im Bereich der Grundstücke der AURAC Immobilien GmbH auf der Böschungskrone der L4090 ein Begleitweg für die Landesstraße errichtet wird. Dies ist für die Landesstraßenverwaltung erforderlich, um die Pflege der Böschung durchführen zu können, ohne die Landesstraße sperren zu müssen. Über diesen Begleitweg können die Landwirte laut Aussage der Antragstellerin weiterhin zu ihren Grundstücken zufahren. Die geplante Breite im Ausmaß von 3 m ist für neue, dem Stand der Technik entsprechende landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge nicht ausreichend. Zu den Grundstücken der AURAC Immobilien GmbH wird bisher mit LKW, Traktor sowie Radlader jeweils mit Anhängern (bis zu 18,75 m Länge) zugefahren und wird dies auch in der Zukunft erfolgen. Dieser Begleitweg muss eine Mindestbreite von 4,00 m aufweisen. Es ist darauf hinzuweisen, dass derzeit in den Kommassierungsverfahren Wirtschaftswege mit einer Wegbreite im Ausmaß von 5 m errichtet werden.

Darüber hinaus sind auch alle Leitungen (Wasserleitung, Stromleitung, LWL), die durch die Bauführung beeinträchtigt werden, auf Kosten der Antragstellerin zu verlegen. Ferner ist auch während der Bauphase sicherzustellen, dass diese Anbindungen jederzeit gewährleistet werden.

- der Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG:

ad Stellungnahme der Republik Österreich (Land und Forstwirtschaftsverwaltung – Wasserbau), vertreten durch das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Gruppe Wasser, Abteilung Wasserrecht und Schifffahrt, vom 18. April 2024, WA1-ÖWG-56051/1080-2024:

Das öffentliche Wassergut ist vom gegenständlichen Vorhaben nicht betroffen.

ad Stellungnahme der Furtenbach GmbH vom 3. Juni 2024, vertreten durch ONZ & Partner Rechtsanwälte GmbH:

Zu den Einwendungen der Furtenbach GmbH wird festgehalten, dass die Verlegung der Oberleitungsmastengasse im Bereich des Grundstücks der Einwenderin (Bahn-km ca. 0,850 bis ca. 0,585) aus technischer Sicht auf die rechte dem Grundstück der Einwenderin abgewandte Gleisseite erfolgen kann. Daraus ergibt sich, dass die Grundeinlöse entfällt.

ad Stellungnahme der Wiener Neustädter Stadtwerke und Kommunal Service GmbH vom 4. Juni 2024, Zahl GF-12/2024:

Verlegung Gutshof-Gasse

Die mit dem Projekt geplante Anbindung der Gutshof-Gasse an den Liese-Prokop-Weg verfolgt das Ziel möglichst kurzer Wege. Aufgrund verkehrlicher Rahmenbedingungen musste die Einbindung etwas abgerückt vom Knoten Liese-Prokop-Weg/L4090 projektiert werden.

Hierfür ist eine Grundeinlöse am Grundstück-Nr. 986/2, KG 22443 Wiener Neustadt, welches sich im Eigentum der Einwenderin befindet, erforderlich. Diese Einlösefläche liegt am Rand des Grundstückes und verändert dessen Form nur unwesentlich.

Bei der durch die Einwenderin vorgeschlagenen alternativen Anbindung an den Liese-Prokop-Weg Richtung Norden würde es neben einer Verlängerung der Wegerelation zu einer Durchschneidung des Grundstückes im Eigentum der Einwenderin kommen.

Aus technischer Sicht scheint die vorgeschlagene, alternative Linienführung ausführbar.

Aufrechterhaltung der Zufahrt zur Gutshof-Gasse

Eine Aufrechterhaltung der Zufahrt zum Gutshof auch während der Baumaßnahmen ist, allenfalls unter Verwendung von provisorischen Fahrrelationen, vorgesehen.

Durchfahrt unter der S4-Mattersburger Schnellstraße

Im Rahmen des Projektes ist im Bereich der S4-Mattersburger Schnellstraßenbrücke die Zulegung eines zweiten Gleises, nördlich des bestehenden, vorgesehen. Dabei ist die Verlegung des bestehenden Wirtschaftsweges, welcher im Bestand zwischen den Brückenstützen und dem ÖBB-Gleis verläuft, erforderlich.

Der Weg weist im Bestand eine befestigte Breite von rund 3,5 m auf. Die mit Umlegung des Weges in den Bereich zwischen Brückenwiderlager und Brückenstütze vorgesehene Wegbreite wurde ebenso wieder mit 3,5 m projektiert (siehe Einlage 05.012-00 - Brücke S4 km 2,634 – Objektplan).

ad Stellungnahme der Stadt Wiener Neustadt vom 4. Juni 2024, Zahl: I/1-BD/2024-129:

Zu Pkt. II:

Wie dem Technischen Bericht Schalltechnik (Einlage 07.001-00) zu entnehmen ist, wurde in der schalltechnischen Untersuchung überprüft, ob der Geltungsbereich der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung - SchIV vom 25. Juni 1993, BGBl-Nr. 415, gemäß § 1 Abs. 2 Punkt 2 (siehe nachstehendes Zitat) erfüllt wird. Dazu wird in einem ersten Schritt geprüft, ob ...

Auszug SchIV:

... durch die Änderung der örtlichen Lage der durchgehenden Gleise (Streckengleise) in den maßgebenden Immissionspunkten eine Erhöhung des Beurteilungspegels um mehr als 2 dB (Dezibel) eintritt.

Die Überprüfung der allfälligen Veränderung der Schallimmissionssituation erfolgte durch Vergleich der derzeitigen Situation (bestehende Bahnanlagen, Referenzfall) mit der geplanten Situation (künftige Bahnanlagen, Planfall).

Aus der schalltechnischen Untersuchung ist ersichtlich, dass immissionsseitig im Bereich vereinzelter, umliegender Wohnobjekte Veränderungen der bahnbedingten Immissionen verursacht werden, welche über 2 dB liegen. Das „2-dB-Kriterium“ gemäß SchIV war somit im gegenständlichen Untersuchungsbereich (gesamter Streckenverlauf entlang der Mattersburger Bahn) erfüllt und die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung – SchIV in diesen Bereichen anzuwenden.

Daraus resultiert eine weiterführende schalltechnische Untersuchung zur Überprüfung von aktiven und/oder passiven Schallschutzmaßnahmen. Gemäß SchIV sind für all jene Wohngebäude schalltechnische Maßnahmen zu setzen, an welchen das 2-dB-Kriterium erfüllt und eine Überschreitung der Grenzwerte der SchIV zu erwarten ist. Schalltechnische Maßnahmen sind Lärmschutzwände (sofern wirtschaftlich) oder Schallschutzfenster inklusive Schalldämmlüfter.

Eine Veränderung der bahnbedingten Immissionen von mehr als 2 dB in Kombination mit einer Überschreitung der Grenzwerte gemäß SchIV lag in drei Teilbereichen (Hubert-Goschler-Gasse in Wiener Neustadt, im Nahbereich der Verkehrsstation Katzelsdorf und im Nahbereich des Bahnhofes Loipersbach-Schattendorf) vor.

Im Stadtgebiet von Wiener Neustadt waren an sechs Wohnobjekten (Hubert-Goschler-Gasse, An der Zeiselmauer) die genannten Kriterien erfüllt. Eine mögliche Lärmschutzwand links der Mattersburger Bahn konnte jedoch die Kriterien der Wirtschaftlichkeit der SchIV nicht erfüllen. Da das Wirtschaftlichkeitskriterium bei der geprüften aktiven Maßnahme nicht erfüllt wird, sind die Schallschutzmaßnahmen in Form von objektseitigen (passiven) Maßnahmen auszuführen.

Anzumerken ist, dass im Bereich der Hubert-Goschler-Gasse bereits eine Lärmschutzwand neben der Landesstraße besteht. Überschreitungen der bahnbedingten Grenzwerte auf EG-Niveau liegen weder im Regel- noch im Planfall vor.

Wie aus den schalltechnischen Untersuchungen weiters ersichtlich, sind weder im Ausfahrtsbereich aus dem Hauptbahnhof Wiener Neustadt noch im Bereich der Aspangerzeile (Siedlungsgebiet Gymelsdorfergasse) Veränderungen der bahnbedingten Immissionen, resultierend aus dem Vorhaben zur Mattersburger Bahn (Elektrifizierung/Attraktivierung/Ertüchtigung), zu erwarten.

Zur Prüfung allfälliger Erfordernisse von schalltechnischen Maßnahmen zur Einhaltung von Grenzwerten im Ausfahrtsbereich aus dem Hauptbahnhof Wiener Neustadt (Südbahn) oder im Bereich der Aspangerzeile (Aspang Bahn, Mattersburger Bahn) wird auf das österreichweite Programm zur schalltechnischen Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken verwiesen.

Zu Pkt. V Grundeinlösen:

Die angeführten Punkte wurden mit den am 31. Mai 2024 ausgetauschten Unterlagen der Version 01 bereinigt.

ad Stellungnahme der AURAC Immobilien GmbH, von Herrn Dominik Gnam und Frau Martina Gnam vom 6. Juni 2024, vertreten durch ONZ & Partner Rechtsanwälte GmbH:

Zu Pkt. 2.6:

Für die Errichtung der neuen Straßenunterführung sind im Rahmen der ÖBB-Grundeinlöse auch Grundeinlösen zur Nebenanlage vorgesehen. Dabei wurde ein rund 3 m breiter Streifen an der Einschnittsoberkante berücksichtigt, welcher durch den NÖ-Straßendienst zur Böschungspflege verwendet werden wird. Gemäß Vereinbarung zwischen ÖBB-Infrastruktur AG und dem NÖ-Straßendienst kann dieser Grünweg – vor dem Hintergrund, dass es sich um öffentliches Gut handeln wird – auch durch die daran angrenzenden Grundeigentümer als Zufahrt zu deren Grundstücken verwendet werden. Dies wurde dem gegenständlichen Projekt so zu Grunde gelegt.

Zu Pkt. 2.8 und 2.9:

Wie in der Einlage 04.310-00 – Niveaufreimachung L4090 – Technischer Bericht unter Pkt. 5 „Ver- und Entsorgungsinfrastruktur“ ausgeführt, wurden alle der Projektwerberin bekannten Einbauten in die Planunterlagen eingearbeitet und dargestellt.

Sofern vom Projekt Einbauten betroffen sein werden, welche erst im Rahmen der weiteren Projektstufen bekannt werden, werden diese durch die Antragstellerin selbstverständlich umgelegt und in Betrieb gehalten.

Zu Pkt. 2.10:

Als Ersatz für die Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 2,955 wird links der Bahn im Abschnitt ca. km 2,910 – km 3,486 ein Wirtschaftsweg errichtet. Dieser Weg dient der inneren Erschließung und ist vorrangig für landwirtschaftliche Fahrzeuge bestimmt, wobei dieser in seinem östlichen Abschnitt bis zum Zugangsbauwerk der zukünftigen Verkehrsstation Katzelsdorf auch die Zufahrt zur Verkehrsstation darstellt.

Abschließend ist anzuführen, dass Einwendungen betreffend Existenzgefährdung bzw. Wirtschafterschwernissen Thema der Grundeinlöse und auf den Zivilrechtsweg zu verweisen sind.

Soweit von einzelnen Parteien oder Beteiligten gegen das zur Genehmigung beantragte Vorhaben Einwendungen oder widersprechende Anträge erstattet wurden und denselben

von der Projektwerberin in der gegenständlichen Schlussstellungnahme nicht ausdrücklich zugestimmt wird, wird diesen seitens der Projektwerberin ausdrücklich widersprochen.

Es wird um antragsgemäße Entscheidung unter gleichzeitiger Zurück- in eventu Abweisung entgegenstehender Anträge sowie Verweisung privatrechtlicher Ansprüche auf den Zivilrechtsweg ersucht.

Die Projektwerberin ersucht höflich um antragsgemäße Erledigung.

K) Bescheid

Der Verhandlungsleiter verkündet folgenden

Bescheid

Es wird wie folgt entschieden:

Spruch

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat Kommissionsgebühren in der Höhe von € 1.131,60 [82 halbe Stunden à € 13,80] innerhalb von zwei Wochen ab Rechtskraft dieses Bescheides mit dem beigeschlossenen Zahlschein an das Amt der NÖ Landesregierung zu entrichten.

Rechtsgrundlagen:

§ 77 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG, § 1 der Landes-Kommissionsgebührenverordnung 1976

Begründung

Die Vorschreibung der Kommissionsgebühren stützt sich auf die angeführten Bestimmungen.

Rechtsmittelbelehrung

Sie haben das Recht, gegen diesen Bescheid **Beschwerde** zu erheben.

Die Beschwerde ist innerhalb von **vier Wochen** nach Zustellung dieses Bescheides **schriftlich oder in jeder anderen technisch möglichen Weise bei uns 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.

Die Höhe der Pauschalgebühr für Beschwerden, Wiedereinsetzungsanträge und Wiederaufnahmeanträge (samt Beilagen) beträgt 30 Euro.

Hinweise:

Die Gebühr ist auf das Konto des Finanzamtes für Österreich (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUN-DATWW) zu entrichten. Als Verwendungszweck ist das Beschwerdeverfahren (Geschäftszahl des Bescheides) anzugeben.

Bei elektronischer Überweisung der Beschwerdegebühr mit der „Finanzamtszahlung“ ist als Empfänger das Finanzamt für Österreich (IBAN wie zuvor) anzugeben oder auszuwählen. Weiters sind die Steuernummer/Abgabenkontonummer 109999102, die Abgabenart „EEE-Beschwerdegebühr“, das Datum des Bescheides als Zeitraum und der Betrag anzugeben.

Der Eingabe ist - als Nachweis der Entrichtung der Gebühr - der Zahlungsbeleg oder ein Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung anzuschließen. Für jede gebührenpflichtige Eingabe ist vom Beschwerdeführer (Antragsteller) ein gesonderter Beleg vorzulegen.

Für die Landeshauptfrau
MMMag. Schadinger

Die Verhandlungsschrift wurde verlesen.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die diese Verhandlungsschrift nicht am Schluss unterfertigten, haben sich nach ihrer Erklärung bzw. ohne Einwände vor Schluss der Verhandlung entfernt.

Abschließend wird angemerkt, dass der Behörde die Verbesserung orthographischer und stilistischer Fehler in der Verhandlungsschrift vorbehalten bleibt.

Ende der Verhandlung: 19.30 Uhr

Dauer der Verhandlung: 18 halbe Stunden

Mittagspause von 12.45 Uhr bis 14.30 Uhr

Anwesenheit

- des Amtssachverständigen für Hydrogeologie
(von 9.00 Uhr bis 15.00 Uhr) 9 halbe Stunden
- des nichtamtlichen Sachverständigen für Erschütterungsschutz
(von 9.00 Uhr bis 15.30 Uhr) 10 halbe Stunden
- des Sachverständigen für Brandschutz
(von 9.00 Uhr bis 15.30 Uhr) 10 halbe Stunden
- des Amtssachverständigen für Wasserbautechnik
(von 9.00 Uhr bis 15.30 Uhr) 10 halbe Stunden
- des Amtssachverständigen für Bautechnik
(von 9.00 Uhr bis 18.00 Uhr) 15 halbe Stunden
- des Amtssachverständigen für Elektrotechnik
(von 9.00 Uhr bis 18.00 Uhr) 15 halbe Stunden
- des Amtssachverständigen für Eisenbahntechnik und -betrieb
(von 9.00 Uhr bis 18.00 Uhr) 15 halbe Stunden

Unterschriften:

MMMag. Schadinger e.h.

22 Unterschriften (unleserlich)