

Projekte Neu-/Ausbau, Praterstern 3, 1020 Wien

**An das
Amt der niederöstr. Landesregierung
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr**

**Landhausplatz 1
3109 St. Pölten**

ÖBB-Infrastruktur AG
Projekte Neu-/Ausbau
Projektleitung Wien Zentral
Ing. Christian Trummer
Tel. +43 1 93000-33126
Fax +43 1 93000-45991
christian.trummer2@oebb.at

Abteilung/Niederlassung – Sachbearbeiter(in) – DW
PL Wien Zentral – Ing. Christian Trummer – 33126

Datum 14.09.2016

ZWEITES TEILKONZENTRIERTES VERFAHREN

A. ANTRAG AUF ERTEILUNG DER NATURSCHUTZRECHTLICHEN BEWILLIGUNG

Antragstellerin:

ÖBB-Infrastruktur AG
Praterstern 3
1020 Wien

vertreten durch:

1. Ing. Christian Trummer
Leiter Projektleitung Wien Zentral
2. Mag. Brigitte Winter
Stab Recht/Verwaltungsrecht & Grundeinlöse

wegen:

Strecke 117 Stadlau – Staatsgrenze nach Marchegg
zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung
km 0,740 bis km 37,920

gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-Gesetz iVm §§ 7 und 10 NÖ Naturschutzgesetz

1-fach
1HS
Beilagenkonvolut (1 x elektronisch, 1 x schriftlich)

Amt der NÖ Landesregierung

16. SEP. 2016

RU4 -
Bearbeiter

11-629/018
Beilagen
Stempel
Mag. Sekyra

I. ALLGEMEINES - BISHERIGE VERFAHREN:

1. ALLGEMEINES:

Von der ARGE SUP WIEN – BRATISLAVA wurde eine Strategische Prüfung Verkehr durchgeführt, als deren Ergebnis der Ausbau des Schienennetzes im Verkehrskorridor Wien – Bratislava empfohlen wurde. Mit 5. Hochleistungsstreckenverordnung, BGBl. II Nr. 11/2012, wurde die Strecke Wien – Staatsgrenze bei Marchegg zur Hochleistungsstrecke erklärt. Weitere Grundlagen für das Projekt bilden die Festlegung der Eisenbahnachse Paris – Strassburg – Stuttgart – Wien – Bratislava als TEN-Hauptachse Nr. 17 sowie der Eisenbahnachse Athen – Sofia – Budapest – Wien – Prag – Nürnberg/ Dresden als TEN-Hauptachse Nr. 22.

Der Umstand, dass es sich lediglich um die Änderung einer bestehenden Strecke handelt, bedingt naturgemäß, dass Eingriffe in die Umwelt und die Inanspruchnahme von Fremdgrund wesentlich geringer sind als beim Neubau einer Strecke. Dies machte eine Prüfung alternativer Lagevarianten entbehrlich.

Das Vorhaben ist Bestandteil des Generalverkehrsplans für Österreich 2012 und unterläuft auch nicht die Zielsetzungen diverser Regelungen bzw. Empfehlungen zur Raumordnung des Landes.

2. VERFAHREN BEIM BMVIT:

Mit Bescheid vom 22.08.2014, GZ. BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014, bewilligte das BMVIT den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der ÖBB-Strecke 117 Wien Stadlau – Staatsgrenze bei Marchegg.

Mit dem Projekt werden insbesondere folgende Zielsetzungen verwirklicht:

- Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf v_{\max} 160 km/h
- Erhöhung der Sicherheit durch Auffassung oder technische Sicherung von Eisenbahnkreuzungen
- Verbesserung der Zugangssituationen und Informationssysteme für Reisende
- Attraktivierung von Bahnhöfen und Haltestellen
- Zeitgemäße Umweltstandards im Lärm- und Erschütterungsschutz
- Umstellung auf E-Traktion

Die mit Bescheid des BMVIT vom 22.12.2015, GZ. BMVIT-820.341/0014-IV/IVVS4/2015, bewilligten Projektänderungen betrafen im wesentlichen die Errichtung einer Überführung der Landesstraße L5 in Raasdorf, Änderungen des Kreuzungsplateaus mit der Landesstraße L 9 und die Errichtung von Park- & Rideanlagen in Raasdorf, Glinzendorf und Marchegg.

Beide Bescheide des BMVIT sind mittlerweile in Rechtskraft erwachsen. Das öffentliche Interesse an der Umsetzung des Vorhabens wurde festgestellt.

Die Umsetzung des Projekts erfolgt in zwei Modulen, wobei das erste Modul wiederum unterteilt ist. Im Modul 1a erfolgt der zweigleisige Ausbau in Wien; die Module 1b und 2 betreffen die Maßnahmen in Niederösterreich. Nach derzeitigem Planungsstand soll das Modul 1b 2018 begonnen und 2023 abgeschlossen, das Modul 2 soll 2028 begonnen und 2030 beendet werden. Ausbau und Elektrifizierung sollen auf slowakischer Seite fortgesetzt werden.

3. VERFAHREN BEI DER WIENER LANDESREGIERUNG

Mit Bescheid vom 14.04.2015 erteilte die Wiener Landesregierung die naturschutzbehördliche Bewilligung gemäß Wiener Naturschutzgesetz. Der Bescheid ist rechtskräftig.

II. GENEHMIGUNG NACH NÖ NATURSCHUTZRECHT:

Mit dem zweigleisigen Ausbau, der Elektrifizierung und dem Umbau der Bahnhöfe und Haltestellen sind auch die Errichtung von Entwässerungsanlagen, von Lärmschutzwänden bzw. -wällen, Lagerplätzen, Zwischenlager- und Baustelleneinrichtungsflächen sowie Geländeänderungen unterschiedlichen Umfangs verbunden.

In Niederösterreich grenzt an bzw. quert das Projektgebiet folgende Schutzgebiete:

- die Vogelschutzgebiete „Sandboden und Praterterrasse“ sowie „March-Thaya-Auen“
- das FFH-Gebiet „March-Thaya-Auen“ (Auwald- und Feuchtlebensräume entlang der Bahnstrecke bzw. der March als Lebensraum für zahlreiche nach FFH-Richtlinie geschützte Tierarten)
- das Landschaftsschutzgebiet „Donau-March-Thaya-Auen“ (die March sowie Teile der Langen Lüsse)

Tiere und deren Lebensräume:

- Im Untersuchungsgebiet wurden diverse der NÖ ArtenschutzVO unterliegende Tierarten festgestellt. Negative Auswirkungen auf Individuen und deren Lebensräume wird durch geeignete Maßnahmen (z. B. Beschränkung von Rodungen auf den Zeitraum Anfang Oktober bis Ende Februar) entgegengewirkt. Im Übrigen sind baubedingte Störungen auf weiten Teilen der Strecke auf maximal ein Jahr beschränkt; infolge des kurzen Zeitraums ist nicht mit dauerhaften Revierverlusten zu rechnen. Bei projektgemäßer Umsetzung ist bei Einhaltung der vorgesehenen Maßnahmen während der Bauphasen lediglich mit geringfügig nachteiligen Auswirkungen und während der Betriebsphase maximal mit geringfügig nachteiligen Auswirkungen auf Tiere zu rechnen.

Pflanzen und deren Lebensräume:

- Der größte Teil des Untersuchungsraums wird landwirtschaftlich genutzt und ist daher ökologisch wenig sensibel. Es wurden lediglich wenige nach der NÖ ArtenschutzVO geschützte und keine der in der FFH-Richtlinie angeführten Pflanzenarten aufgefunden. Lediglich im FFH-Gebiet „March-Thaya-Auen“ findet sich aber der Lebensraumtyp Code E910 „Erlen-Eschen-Weidenauen“. Die Projektwerberin prüfte die Wirkfaktoren Luftschadstoffe, Änderung des Wasserhaushalts und Flächenbeanspruchung. In den Bauphasen verbleiben – unter Berücksichtigung der zahlreichen Maßnahmen zur Vermeidung einer Beeinträchtigung der Schutzgüter - keine Auswirkungen und in der Betriebsphase lediglich geringfügig nachteilige Auswirkungen.

Landschaftsbild:

- Die neuen Gleise werden im Nahebereich der bestehenden Eisenbahnanlagen zugelegt; dabei wird der Bahndamm teilweise höher gelegt. Der Bedarf an Fremdgrund ist verhältnismäßig gering. Größere zusammenhängende Flächen werden vor allem für Baustelleneinrichtungen und Entwässerungsbecken und somit teilweise nur temporär benötigt. Eine grundlegende Änderung der Funktionszusammenhänge der Landschaft oder Zerschneidung bisher unberührter Flächen findet nicht statt. Die Auswirkungen in den Bauphasen der Module 1b und 2 sowie in der Betriebsphase sind für das Landschaftsbild bzw. die Landschaft als Erholungsraum daher nur geringfügig nachteilig.

Im Einzelnen wird auf die dem Antrag als integrierender Bestandteil angeschlossenen Einreichunterlagen zur Erlangung der Bewilligung nach NÖ Naturschutzgesetz verwiesen. Diese gliedern sich wie folgt:

- A Allgemein
- N01 Zusammenfassung Naturschutz
- N02 Schutzgut Tiere und deren Lebensräume
- N03 Schutzgut Pflanzen und deren Lebensräume
- N04 Schutzgut Landschaft
- B02 Streckenplanung
- B04 Streckenplanung Bauphasen, Generelles Baukonzept
- D01 Umweltverträglichkeitserklärung

Nach Ansicht der Projektwerberin treten durch das Vorhaben keine wesentlichen Beeinträchtigungen für Schutzgüter nach NÖ Naturschutzgesetz und NÖ ArtenschutzVO ein und sind daher die Voraussetzungen für die Erteilung der naturschutzrechtlichen Genehmigung gegeben.

Die ÖBB-Infrastruktur AG stellt den

Antrag,

die Genehmigung nach §§ 7 und 10 NÖ Naturschutzgesetz iVm § 24 Abs. 3 UVP-G auf Grundlage der angeschlossenen Einreichunterlagen zu erteilen und die Ausführungsfrist für das Vorhaben mit Ende 2030 festzusetzen.