

AMT DER BURGENLÄNDISCHEN LANDESREGIERUNG

Abt. 8 – Kompetenzzentrum Sicherheit

Referat Verkehrsrecht

7001 Eisenstadt, Europaplatz 1

VERHANDLUNGSSCHRIFT

aufgenommen am 20.6.2024 in der Bauermühle Mattersburg, Schubertstraße 53, 7210 Mattersburg.

Gegenstand der Amtshandlung: Elektrifizierung, Attraktivierung und Ertüchtigung der Mattersburger Bahn.

Die Verhandlungsleiterin eröffnet die Verhandlung um 9.00 Uhr und begrüßt die Teilnehmer.

Einleitend legt die Verhandlungsleiterin zunächst kurz den Gegenstand der Verhandlung dar. Sodann erfolgt eine Vorstellung der Vertreter der Eisenbahnbehörde und der von der Behörde beigezogenen Amtssachverständigen wie nichtamtlichen Sachverständigen.

Sie weist darauf hin, dass der das gegenständliche Verfahren einleitende Antrag und die Anberaumung der öffentlichen mündlichen Verhandlung im Großverfahren gem. §§ 44a und 44b des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG) mittels Edikts vom 11.4.2024 kundgemacht wurden.

In diesem Edikt wurde auf das Aufliegen der gegenständlichen Antragsunterlagen bei der Behörde und den Standortgemeinden sowie darauf hingewiesen, dass gegen dieses Vorhaben vom 15.4.2024 bis einschließlich 31.5.2024 beim Amt der Burgenländischen Landesregierung schriftlich Einwendungen eingebracht werden konnten.

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

Dieses Edikt wurde im redaktionellen Teil der „Burgenland Kronen Zeitung“, dem „Kurier Burgenland“ und im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ verlautbart. Weiters wurde das Edikt auf der Internetseite des Landes Burgenland veröffentlicht.

Ergänzend wurden die Standortgemeinden ersucht, dieses Edikt an der Amtstafel anzuschlagen, den Genehmigungsantrag, die Projektsunterlagen sowie die Sachverständigengutachten bis zum Beginn der öffentlichen mündlichen Verhandlung zur öffentlichen Einsicht aufzulegen und im Anschluss daran ein mit dem Anschlag- und Abnahmevermerk versehenes Edikt an die Behörde zu retournieren.

Bis zum Verhandlungstermin wurde beim Amt der Burgenländischen Landesregierung eine schriftliche Einwendung eingebracht.

Die Verhandlungsleiterin stellt fest, dass alle Behörden, Parteien und sonst Beteiligte ordnungsgemäß geladen wurden.

Sie hält fest, dass die gegenständliche mündliche Verhandlung gem. § 44e Abs. 1 AVG öffentlich ist und weist darauf hin, dass allen Verhandlungsteilnehmern das Recht eingeräumt wird, im Rahmen der öffentlichen mündlichen Verhandlung Frage zum gegenständlichen Vorhaben zu stellen.

Sie überzeugt sich von der Persönlichkeit der Erschienenen. Zur Prüfung deren Stellung als Partei sowie deren etwaiger Vertretungsbefugnis verweist sie neuerlich darauf, dass Beteiligte im gegenständlichen Ediktalverfahren, wenn sie nicht rechtzeitig schriftliche Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben haben, insoweit ihre Parteistellung verloren haben.

Anwesende Personen: Laut beiliegender Anwesenheitsliste (es wird eine Anwesenheitsliste für das Land Burgenland und das Land Niederösterreich erstellt.)

Die Verhandlungsleiterin legt den Gegenstand der heutigen Verhandlung dar.

Die ÖBB Infrastruktur AG hat mit Schreiben vom 20.12.2023 einen Antrag auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gem. §§ 31 ff iVm. § 20 Eisenbahngesetz 1957 und iVm. § 127 Wasserrechtsgesetz 1959 für die Elektrifizierung, Attraktivierung und Ertüchtigung der Mattersburger Bahn gestellt. Das Projektgebiet befindet sich in den Bezirken Wiener Neustadt Stadt und Wiener Neustadt Land (beide Niederösterreich) sowie im Bezirk Mattersburg (Burgenland).

Beschreibung des Vorhabens:

Das Projekt sieht im Wesentlichen folgende Maßnahmen vor:

- Herstellung von zweigleisigen Bahnhofseinfahrten
- Änderung von Gleis- und Weichenkonfigurationen
- Gleisneulage mit Untergrundsanierung und begleitender Entwässerungsmaßnahmen im Abschnitt Hst. Wiesen-Sigleß – Mattersburg Nord
- Verlängerung Bahnhofsgleis 3 im Bf. Mattersburg
- Errichtung neuer Bahnsteiganlagen inkl. teilweiser Neuerrichtung von Personendurchgängen
- Errichtung von Entwässerungsanlagen
- Auffassung von Eisenbahnkreuzungen und Errichtung von Ersatzmaßnahmen
- Neuerrichtung bzw. Anpassung von Eisenbahn- und Straßenbrücken
- Neuerrichtung von Straßen und Wegen und eines durchgehenden Randweges
- Errichtung von Technikgebäuden
- Neuerrichtung der Oberleitung
- Errichtung neuer ESTW sowie Anpassung des bestehenden ESTW
- Technische Sicherung von öffentlichen Eisenbahnkreuzungen und Einbindung in die ESTW
- Abtrag nicht mehr benötigter Anlagen
- Neuerrichtung von Park & Ride Anlagen und Bike & Ride Anlagen
- Errichtung von Energie- und Beleuchtungsanlagen in den Bahnhöfen

Mit dem gegenständlichen Bauentwurf wurde auch ein Sachverständigengutachten gem. § 31a EISB 1957 zum Beweis dafür vorgelegt, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

Mit Schreiben vom 31.5.2024 wurde seitens der Antragstellerin eine Antragsänderung, eine Aufstellung der überarbeiteten bzw. ergänzten Unterlagen sowie eine Revision 01 des oben genannten Gutachtens gem. § 31a EISB 1957 vorgelegt.

Folgende Projektänderungen wurden beantragt:

- Elektrifizierung und Verlängerung Gleisstutzen 3b mit einer sicherungstechnischen Nutzlänge von 165 m im Bahnhof Loipersbach
- Änderung der Länge des Inselbahnsteigs im Bahnhof Loipersbach auf L = 165 m
- Verkürzung Bahnhofsgleis 5 und Errichtung Gleisstutzen 5b im Bahnhof Mattersburg
- Änderung der Kilometrierung des Technikgebäudes auf km 17,235 im Bahnhof Mattersburg
- Änderung der Kilometrierung des Oberleitungsschaltgerüsts auf km 17,230 im Bahnhof Mattersburg.

Mit dem obgenannten Antrag wird in der heutigen Verhandlung auch der Antrag um Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 5,948 in der Gemeinde Neudörfel verbunden.

Die Sachverständigen, die das oben genannte Gutachten gem. § 31a EISbG 1957 erstellt haben, sind bei der heutigen Verhandlung anwesend. Diese haben das Gutachten gegebenenfalls zu erläutern oder zu ergänzen. Das Gutachten wird als Beilage 1 der Niederschrift angeschlossen.

Parteien im eisenbahnrechtlichen Verfahren im Sinne des § 8 AVG iVm. § 31e EISbG sind der Bauwerber, die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten. 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.

Gegenstand des Verfahrens und der heutigen Verhandlung ist die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gem. § 31f EISbG unter Mitbehandlung der materiellen Bestimmungen des Wasserrechts gem. § 127 Abs. 1 lit. b WRG unter Vorschreibung einer angemessenen Bauausführungsfrist gem. § 31g EISbG 1957.

Die Verhandlung erfolgt gemeinsam mit dem Land Niederösterreich, es werden jedoch von beiden Ländern eigenständige Verhandlungsschriften angefertigt.

Es erfolgt die Vorstellung der Mitarbeiter der Antragstellerin und der Projektanten sowie der § 31a Gutachter durch Herrn DI Kroner, ÖBB Infrastruktur AG.

Das Projekt wird anschließend von Herrn DI Kroner, ÖBB Infrastruktur AG, anhand der vorgelegten Entwurfsunterlagen eingehend erläutert.

Die Eisenbahnbehörde hat im Hinblick auf die Aufhebung des letzten Satzes des § 31a Abs. 1 EISbG durch den Verfassungsgerichtshof, wonach „Für das oder die Gutachten gilt die widerlegbare Vermutung der inhaltlichen Richtigkeit“ auch eine eigenständige Tatsachenfeststellung vorgenommen.

So wurden nichtamtliche Sachverständige für die Fachgebiete Geotechnik und Hydrogeologie, Erschütterungs- und Sekundärschallschutz und Brandschutztechnik bestellt, da diese dem Amt der Bgld. Landesregierung nicht zur Verfügung stehen.

Ebenso wurden im Wege der Amtshilfe Amtssachverständige für die Fachgebiete Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnsicherungstechnik, Eisenbahnbautechnik, Straßenverkehrs-, Elektro-, Wasserbau-, und Lärmschutztechnik dem Verfahren hinzugezogen.

Der Amtssachverständige für das Fachgebiet Lärmschutztechnik, Herr Mag. Werner Daxböck, kann krankheitsbedingt nicht an der Verhandlung teilnehmen, sein Gutachten wird nachgereicht und im Rahmen des Parteiengehörs der Antragstellerin übermittelt.

Zur heutigen Verhandlung erscheint kein Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorats. Es wurde auch keine schriftliche Stellungnahme erstattet.

Die vorliegenden Gutachten werden im Einzelnen vorgestellt und erläutert.

Nach der ausführlichen Projektdarstellung sowie einer allgemeinen Diskussionsrunde werden die einzelnen Stellungnahmen protokolliert.

Befund und Gutachten des Amtssachverständigen für den Fachbereich Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnsicherungstechnik und Straßenverkehrstechnik

a) Fachbereich Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnsicherungstechnik:

1. Allgemeines:

Für die eisenbahntechnische Beurteilung steht ein eisenbahnrechtliches Einreichprojekt in digitaler Form von der ARGE Stoik-Kob sowie ein Gutachten gem. §31a EisbG vom Büro Stella & Setznagel GmbH in der Revision 01 vom Mai 2024 zur Verfügung.

Gegenstand der eisenbahntechnischen Beurteilung gemäß §31a EisbG 1957 ist die Frage, ob die vorgelegten Unterlagen für eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ausreichend erscheinen und ob Bedenken im Sinne der Eisenbahntechnik bestehen.

Aufgrund der umfassenden Projektunterlagen samt Gutachten gem. §31a EisbG 1957 für die projektrelevanten Fachgebiete kann nur eine stichprobenartige Überprüfung auf Plausibilität und Nachvollziehbarkeit erfolgen.

Die Beurteilung umfasst die Teilgebiete Eisenbahnbautechnik und Eisenbahnbetrieb. Verkehrstechnische Belange sind bis auf die Ersatzwegausgestaltung zufolge von EK-Auflassungen nicht von der Beurteilung umfasst. Weiters sind von der eisenbahntechnischen Beurteilung keine bautechnischen Belange von Stützmauern, Durchlässe, Eisenbahnbrücken etc. umfasst.

2. Befund:

Der Projektbereich des ggst. Vorhabens umfasst die Eisenbahnanlage von Bestands km 0,000 bis km 25,437 Im Verlauf der „Mattersburger Bahn“ bzw. der ÖBB Strecke 10801 Wiener Neustadt Hbf – Staatsgrenze nächst Loipersbach – Schattendorf, also der Länder NÖ und BGLD.

Im Rahmen des ggst. Projekts erfolgt eine Elektrifizierung und Neu-ausrüstung der Eisenbahnsicherungsanlage des gesamten Streckenbereichs. Die bestehenden Verkehrsstationen werden umgebaut und attraktiviert und umfassen 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 1,644 bis km 3,473
- Umtrassierung Gleis 1 von km 3,831 bis km 4,241
- Umtrassierung Gleis 1 im Bereich Bf Bad Sauerbrunn von km 8,373 bis km 8,750
- Umtrassierung Gleis 2 im Bereich Bf Bad Sauerbrunn von km 8,390 bis km 9,084
- Umtrassierung Gleis 1 von km 13,225 bis km 16,355
- Verlängerung Gleis 3 im Bereich Bf Mattersburg von km 17,299 bis km 9,084
- Neuerrichtung Gleis 3 im Bereich Bf Loipersbach-Schattendorf von km 22,915 bis km 25,282
- Umtrassierung Gleis 3b im Bereich Bf Loipersbach-Schattendorf von km 25,147 bis km 26,335
- Errichtung eines Inselbahnsteiges von km 3,056 bis km 3,216 in der Verkehrsstation Katzelsdorf
- Errichtung eines Randbahnsteiges l.d.B von km 5,915 bis km 6,075 im Bf Neudörfel
- Errichtung eines Randbahnsteiges r.d.B von km 5,904 bis km 6,064 im Bf Neudörfel
- Errichtung eines Inselbahnsteiges von km 8,831 bis km 8,991 im Bf Bad Sauerbrunn
- Errichtung eines Randbahnsteiges r.d.B von km 16,169 bis km 16,329 in der Verkehrsstation Mattersburg Nord
- Errichtung eines Randbahnsteiges r.d.B von km 19,415 bis km 19,575 in der Hst Marz-Rohrbach
- Errichtung eines Inselbahnsteiges von km 24,948 bis km 25,108 im Bf Loipersdorf – Schattendorf

Eisenbahnbrücken:

- Errichtung einer Eisenbahnbrücke über die Straßenunterführung Katzelsdorfer Straßen bei km 2,283
- Errichtung einer Eisenbahnbrücke über den Bahnsteigzugang Verkehrsstation Katzelsdorf bei km 3,141
- Errichtung einer Eisenbahnbrücke über die Straßenunterführung L219 bei km 5,891
- Verbreiterung der Eisenbahnbrücke über die L326 und den Bahnsteigzugang Bf Bad Sauerbrunn bei km 8,859
- Errichtung einer Eisenbahnbrücke über den Bahnsteigzugang Bf Bad Sauerbrunn bei km 9,003

- Anpassung Eisenbahnbrücke Wiesen-Sigleß Viadukt bei km 13,422
- Anpassung Eisenbahnbrücke Mattersburger Talbrücke bei km 16,532
- Errichtung einer Eisenbahnbrücke über den Bahnsteigzugang Bf Loipersdorf-

Schattendorf bei km 25,044

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

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

Vmax: Die VzG- Geschwindigkeiten bleiben grundsätzlich unverändert. Nur im Bereich von km 22,900 – 25,300 erfolgt eine Reduzierung der VzG- Geschwindigkeiten.

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:	Vmax= 100 km/h
km 48,515 bis km 0,568:	Vmax= 60 km/h
km 0,568 bis km 5,695:	Vmax= 120 km/h
km 5,695 bis km 6,348:	Vmax= 100 km/h
km 6,348 bis km 8,984:	Vmax= 120 km/h
km 8,984 bis km 9,220:	Vmax= 90 km/h
km 9,220 bis km 9,393:	Vmax= 100 km/h
km 9,393 bis km 12,588:	Vmax= 120 km/h
km 12,588 bis km 16,362:	Vmax= 100 km/h
km 16,362 bis km 21,254:	Vmax= 120 km/h
km 21,254 bis km 22,900:	Vmax= 110 km/h
km 22,900 bis km 25,300:	Vmax= 100 km/h
km 25,300 bis km 25,437:	Vmax= 120 km/h

Gleis 7 Bereich Wr. Neustadt Hbf.:

km 47,993 bis km 48,515:	Vmax= 100 km/h
km 48,515 bis km 0,568:	Vmax= 60 km/h
km 0,568 bis km 3,225:	Vmax= 120 km/h
km 3,225 bis km 3,447:	Vmax = 100 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 $R \geq 5000\text{m}$.

Oberbau (Bauart, Weichenform u.a.)

Radsatzlast- Gruppe: D3 (22,5to Radsatzlast)

Schienenform: 60E1

Schwellenart: Betonschwelle

Weichen: 60 E1 auf Betonschwellen. Neue Weichen werden in km 3,477 (Einbindung Gleis 9 in Gleis 7 – Weiche 536), km 8,390 (Absprung Gleis 2 von Gleis 1 – Weiche 201), km 17,790 (Einbindung Gleis 3 in Gleis 1 – Weiche 352), km 22,915 (Absprung Gleis 3 von Gleis 1 – Weiche 401), km 25,147 (Absprung Gleis 3b von Gleis 3 – Weiche 451), km 25,267 (Einbindung Gleis 3 in Gleis 1 – Weiche 452) eingebaut.

Sonderkonstruktionen:

Gleis 3b im Bereich Bf Loipersbach-Schattendorf in km 26,328 wird mit einem Gleisabschluss Type 250N Bauart Wörth abgeschlossen.

Hoch- und Tiefbauten:

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

Errichtung von Schaltstationen und Technikgebäuden, Errichtung von Funkmasten

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

Errichtung von Einhausungen inkl. Überdachungen, Errichtung einer Bahnsteigüberdachung am Inselbahnsteig Bf Bad Sauerbrunn, Errichtung einer Einhausung inkl. Überdachung zwischen Gleis 1 und 2 sowie r.d.B im Bf Bad Sauerbrunn, Errichtung einer Einhausung inkl. Überdachung r.d.B in der Verkehrsstation Mattersburg Nord, Errichtung einer Einhausung inkl. Überdachung r.d.B in der Hst Marz-Rohrbach, Errichtung einer Bahnsteigüberdachung am Inselbahnsteig Bf Loipersbach-Schattendorf, Errichtung einer Einhausung inkl. Überdachung l.d.B im Bf Loipersbach-Schattendorf

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

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

Mindestgleisabstand im Bestand zweier Bahnhofsgleise (Gleis 7 und 9 BHF Wiener Neustadt) mit 4,02m. 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 gem. EisbAV) mit einer Mindestbreite von 0,50m und Höhe von mind. 2,0m hergestellt. Sofern dieser als Zuge dient, weist die Mindestbreite 0,60m auf.

Eisenbahnkreuzungen:

Die Eisenbahnkreuzungen in km 0,916 / km 1,191 / km 1,601 / km 2,047 /

km 2,995 / km 5,948 und in km 24,041 werden im Rahmen des ggst. Vorhabens aufgelassen.

Für die Eisenbahnkreuzungen in km 0,916 / km 1,191 und km 1,601 wurden bereits Auflassungsverfahren geführt. Die EK in km 24,041 (Gemeindestraße) wurde lt. Auskunft des Projektanten im Frühjahr 2024 aufgelassen und mittlerweile bereits abgetragen.

Vorgesehene Ersatzmaßnahmen (gem. §20 Abs. 1 EisbG 1957)

- Errichtung Straßenunterführung der L4090 bei Bahn-km 2,283
- Errichtung Wirtschaftsweg von Bahn-km 2,910 bis Bahn-km 3,486 l.d.B
- Errichtung Straßenunterführung der L219 bei Bahn-km 5,891
- Abtrag und Neubau Straßenbrücke Oberer Weingartenweg über die Bahn bei Bahn km 22,606

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 Hst Katzelsdorf
- Best. Aufnahmegebäude Hst Katzelsdorf bei km 3,475 r.d.B
- Best. Randbahnsteige l+r.d.B Bf Neudörfel
- Best. Park & Ride-Anlage Bf Neudörfel
- Best. Mittelbahnsteig Bf Bad Sauerbrunn
- Best. Funkmast und Funkstation r.d.B im Bf Bad Sauerbrunn
- Best. Schaltgerüst bei km 9,060 r.d.B
- Best. Aufnahmegebäude Hst Marz-Rohrbach bei km 19,495 r.d.B Best. Lokschuppen l.d.B im Bf Loipersbach-Schattendorf Best. Mittelbahnsteig im Bf Loipersbach-Schattendorf
- Abtrag der nicht mehr benötigten Bestandsanlagen der Eisenbahnsicherungsanlage
- Abtrag von Kleinobjekten (wie Schächte) und SFE-Einbauten (Kabeltröge, Fundamente etc.) Auflassung und Abtrag Eisenbahnkreuzung mit der Gymeldorfer Gasse in km 0,916 (Kontextprojekt)
- Auflassung und Abtrag Eisenbahnkreuzung mit der B54 – Günser Straße in km 1,191 (Kontextprojekt)
- Auflassung und Abtrag Eisenbahnkreuzung mit der Frohsdorfer Straße in km 1,601 (Kontextprojekt)
- Auflassung und Abtrag Eisenbahnkreuzung mit der L4090 – Katzelsdorfer Straße in km 2,047 (mit Ersatzmaßnahme)
- Auflassung und Abtrag Eisenbahnkreuzung mit einem Wirtschaftsweg in km 2,955 (mit Ersatzmaßnahme)
- Auflassung und Abtrag Eisenbahnkreuzung mit der L219 in km 5,948 (mit Ersatzmaßnahme)
- Auflassung und Abtrag Eisenbahnkreuzung mit einer Gemeindestraße in km 24,041

Nähere Details und technische Einzelheiten sind den Einreichunterlagen zu entnehmen.

3. Gutachten für das Land Burgenland:

Die Eisenbahnkreuzung in km 5,948 ist derzeit mit Lichtzeichen mit Schranken gesichert. Die Schrankenanlage ist als 2 teilige Vollschrankenanlage ausgeführt.

Durch die Errichtung der Unterführung (in km 5,895) als Ersatzmaßnahme für die EK in km 5,948 entstehen keine wesentlichen Mehrweglängen für den Verkehr im Zuge der L219. Aus fachlicher Sicht entspricht die Ersatzmaßnahme dem vorhandenen Verkehrsbedürfnis. Weitergehende Ersatzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Den Gutachten gem. §31a EisbG 1957 des Fachgebiets „Eisenbahnbautechnik“ und „Eisenbahnbetrieb“ kann entnommen werden, dass bestätigt wird, 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 Gutachten des §31a Gutachters des Fachgebiet „Eisenbahnbautechnik“ festgehalten, dass die Trassierung, Fahrweggestaltung, Oberbau- Lichtraumprofile und Querschnittsgestaltung den relevanten technischen Richtlinien, Regelwerken und Vorschriften entspricht.

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.

Befund und Gutachten des Amtssachverständigen für den Fachbereich Eisenbahnbautechnik

Der Amtssachverständige erklärt, sein Gutachten nach Klärung der offenen Fragen mit den Projektanten und örtlicher Besichtigung des Projektgebiets, in den nächsten Tagen vorzulegen.

Zum Befund und Gutachten des Amtssachverständigen für den Fachbereich Elektrotechnik:

Der Amtssachverständige erklärt, sein Gutachten nach Vorliegen derzeit noch fehlender Unterlagen seitens der Antragstellerin, vorzulegen.

Befund und Gutachten des Amtssachverständigen für den Fachbereich Wasserbautechnik

Befund und 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 werden bzw. in Vorfluter oder öffentliche Kanalanlagen abgeleitet werden. Für die Bauphase wird auch um lokale Wasserhaltungsmaßnahmen angesucht.

Im Bereich km 3,58 bis km 4,25 liegt die Trasse auf einer Länge von etwa 700 m im Grundwasserschongebiet Neudörf, LGBl. 21/1983. In diesem Abschnitt sind keine wasserbaufachlich bzw. wasserrechtliche Maßnahmen erforderlich.

Für die Behandlung der Niederschlagswässer sind folgende Anlagen geplant:

- Absetz- und Versickerungsbecken Neudörf km 5,865 für Straßenwässer der Unterführung L 219 und zusätzlich davon etwa 10 % Dachflächenwässer des Bahnhofes, Gst. Nr. 925, KG Neudörf, MG Neudörf, GW-Körper 100024 Südliches Wiener Becken, Beckensohle 268,05 m ü. A., HGW₁₀₀ 266,50 m ü. A., k_f -Wert-Untergrund 7×10^{-5} m/s, A_{red} 4.060 m², Absetzbecken 69 m³, Filterbecken 251 m³, Konsens 3,6 l/s bzw. 311 m³/d

- Dem Retentions- und Versickerungsbecken B1 Mattersburg Nord vorgeschaltetes Absetzbecken Hirtengasse, km 16,144, Gst. Nr. 6406/1, KG Mattersburg, STG Mattersburg, 20 m³
- Retentions- und Versickerungsbecken B1 Mattersburg Nord km 16,280 für Bahnwässer, Gst. Nr. 932/1, KG Mattersburg, STG Mattersburg, GW-Körper 100081 Gruppe Wulkatal, Beckensohle 246,75 m ü. A., HGW₁₀₀ 245,50 m ü. A., k_f -Wert-Untergrund $2,5 \times 10^{-5}$ m/s, A_{red} 14.520 m², Filterbecken 884 m³, Konsens 3,2 l/s bzw. 276 m³/d
- Absetz- und Versickerungsbecken B2 Mattersburg Nord km 16,250 für Bahnwässer Gst. Nr. 932/1, KG Mattersburg, STG Mattersburg, GW-Körper 100081 Gruppe Wulkatal, Beckensohle 248,20 m ü. A., HGW₁₀₀ 245,5 m ü. A., k_f -Wert-Untergrund $4,5 \times 10^{-5}$ m/s, A_{red} 3.970 m², Absetzbecken 60 m³, Filterbecken 274 m³, Konsens 1,9 l/s bzw. 164 m³/d
- Versickerungsbecken Bahnhof Loipersdorf-Schattendorf km 24.970 für Bahnwässer Gst. Nr. 3073/1, KG Loipersbach, Gemeinde Loipersbach, GW-Körper 100128 Gruppe Ikvatal, Beckensohle 269,65 m ü. A., HGW₁₀₀ 270,00 m ü. A., HGW₁₀ 268,50 m ü. A., k_f -Wert-Untergrund 1×10^{-5} m/s, A_{red} 1.540 m², Filterbecken 86 m³, Konsens 2,1 l/s bzw. 181 m³/d
- Einleitung von Niederschlagswässern aus dem Bahnhofsbereich Sauerbrunn in den Kirchenbach, km 8,850, Einzugsfläche A_{red} 350 m² mit 10,6 l/s sowie gedrosselt aus den Gleiskörpern 1 und 2 15,7 l/s mit einem Kanalstauraum von 75 m³
- Einleitung von Niederschlagswässern aus dem Bahnhofsbereich Sauerbrunn in den Kaltwasserbach, km 9,085, Einzugsfläche A_{red} 3.060 m², Retentionsbecken mit 110 m³ und Drosselabfluss 18,4 l/s

Zusätzlich sind folgende wasserrechtlich relevante Baumaßnahmen geplant:

- Baumaßnahmen im HQ₃₀-Abflussbereich am Bahnhof Bad Sauerbrunn durch Brückenerweiterung
- Baumaßnahmen bei einzelnen Durchlässen

Im Bereich des Mattersburger Einschnittes, km 14,720 bis km 16,280, links der Bahn, werden bestehende Drainageleitungen Instand gesetzt und adaptiert. Rechts der Bahn werden Böschungswässer des Einschnittes mittels Bahngarben gesammelt und bei km 15,588 über einen Durchlass in die öffentliche Mischwasserkanalisation der Stadt Mattersburg eingeleitet. Mit den neu geplanten Entwässerungsmaßnahmen soll die Mischwassereinleitung im Bereich km 15,588 mit max. 20 l/s gedrosselt erfolgen. Ab km 15,588 werden Böschungswässer und Bahnwässer zum neuen Absetz- und Versickerungsbecken B2 Mattersburg Nord, km 16,250, und zum neuen Retentions- und Versickerungsbecken B1 Mattersburg Nord, km 16,280, abgeleitet.

Im Bereich der Haltestelle Rohrbach werden derzeit Niederschlagswässer von Bahnsteig, Dachflächen und Parkflächen mit 1.120 m² in den öffentlichen Regenwasserkanal (km 19,575) der Gemeinde Rohrbach abgeleitet. Beim 10-jährlichen Bemessungsereignis entspricht das einer Einleitmenge von 33 l/s. Zukünftig soll die unveränderte Menge von 33 l/s von einer Einzugsfläche von A_{red} 1.750 m² gedrosselt mit einem Stauraumkanal DN 500 eingeleitet werden.

Im Bereich des Bahnhofes Sauerbrunn erfolgt derzeit die Einleitung von Einzugsflächen des Bahnhofareals und angrenzender Gleiskörper diffus mit Versickerung sowie mit Einleitung in den Kirchenbach. Die Einleitung mit einem Einzugsgebiet von 860 m² erfolgt rechnerisch für einen 10-jährlichen 15-Minuten-Regen mit 26,3 l/s. Zukünftig soll mit der Neugestaltung der Entwässerung aus dem Bahnhofsbereich beim Bemessungsereignis nur mehr 10,6 l/s eingeleitet werden. Die Differenz um Bestand von 15,7 l/s wird aus neuen Einzugsbereichen der Gleise 1 und 2 zukünftig gedrosselt mit einem Kanalstauraum von 75 m³ (380 lfm DN 500) eingeleitet. Mit den Umbaumaßnahmen werden daher keine zusätzlichen Wassermengen in den Kirchenbach abgeleitet und somit die bestehende Hochwasserabfuhrkapazität nicht verschlechtert.

Teilbereiche des Bahnhofes Bad Sauerbach entwässern derzeit ungedrosselt in den verrohrten Kaltwasserbach. Beim 1-jährlichen Bemessungsereignis berechnet sich aus der Einzugsfläche des Parkplatzes eine Abflussmenge von 18,4 l/s. Mit den zusätzlich angeschlossenen Flächen Gesamt- A_{red} 3.060 m² und einem Retentionsvolumen von 110 m³ kann der bestehende Abfluss von 18,4 l/s eingehalten werden.

Durch die Umbaumaßnahmen im Bereich des Bahnhofes Bad Sauerbrunn mit Aufweitung des Vorplatzes erfolgt eine Vergrößerung des HQ₃₀-Retentionsraumes.

Im Technischen Bericht Wasserbau (Einlage 06.100-00, Kapitel 4.3.10) sind 4 Durchlässe im Bereich km 23,066 bis km 24,950 angeführt, die Gewässer betreffen und baulich adaptiert werden müssen.

Für die Bauwasserhaltung wird um folgende Maßnahmen angesucht:

- Brücke Oberer Weingartenweg, km 22,606, 2 x 3 l/s, Absetzbecken mit 7 m³, Ableitung in trassenbegleitenden Abzugsgraben
- Durchlass, km 23,066, 5 l/s, Absetzbecken mit 11,7 m³, Ableitung in trassenbegleitenden Abzugsgraben
- Durchlass, km 23,955, 5 l/s, Absetzbecken mit 11,7 m³, Ableitung in trassenbegleitenden Abzugsgraben
- Durchlass, km 24,371, 5 l/s, Absetzbecken mit 11,7 m³, Ableitung in trassenbegleitenden Abzugsgraben
- Durchlass, km 24,704, 5 l/s, Absetzbecken mit 11,7 m³, Ableitung in trassenbegleitenden Abzugsgraben
- Personendurchgang Bahnhof Loipersbach-Schattendorf, km 25,044, 5 l/s, Absetzbecken mit 11,7 m³, Ableitung in provisorisches Versickerungsbecken im Baustellenbereich

Für die Bemessung der einzelnen Anlagenteile wurden folgende Bemessungsregenerereignisse 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 10 jährlich
- Kanäle für die Straßenentwässerung r_{15,1}
- Absetzbecken für die Straßenentwässerung r_{30,1}
- Bodenfilterbecken für die Straßenentwässerung jährlich D 30-jährlich

Gutachten:

Die Planung und Bemessung der wasserbautechnischen Anlagen für die Bahnentwässerung erfolgte 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.

Im Projekt dargestellt und bemessen ist neben den Anlagen für die Versickerung auch die Ableitung von Bahnwässern in den öffentlichen Mischwasserkanal der Stadt Mattersburg. Im gegenständlichen Verfahren wird diese Einleitung nicht behandelt, da dafür die Berücksichtigung des Einzugsgebietes bei der wasserrechtlichen Bewilligung des Mischwasserkanales zu prüfen ist und darüber hinaus die Voraussetzungen für eine Beurteilung gemäß der Indirekteinleiterverordnung BGBl. II Nr. 222/1996 zu prüfen sind. Es wird vorgeschlagen, diesen Sachverhalt von der zuständigen Wasserrechtsbehörde im Burgenland mit der ÖBB und dem Kanalbetreiber abzuklären.

Im Bereich der Haltestelle Rohrbach werden derzeit Niederschlagswässer von Bahnsteig, Dachflächen und Parkflächen mit 1.120 m² in den öffentlichen Regenwasserkanal (km 19,575) der Gemeinde Rohrbach abgeleitet. Zukünftig soll die Einleitmenge unverändert mit einem größeren Einzugsgebiet gedrosselt mit Stauraumkanal eingeleitet werden. Im gegenständlichen Verfahren

wird diese Einleitung nicht behandelt, da unbeschadet der unveränderten Einleitmenge zu prüfen ist, ob diese Einleitmenge aus dem Einzugsgebiet bei der Bewilligung und Dimensionierung des Regenwasserkanales berücksichtigt wurde. Es wird vorgeschlagen, diesen Sachverhalt von der zuständigen Wasserrechtsbehörde im Burgenland mit der ÖBB und dem Kanalbetreiber abzuklären.

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.

Für die geplante bauliche Ausführung des Absetzbeckens im Mattersburger Abschnitt gemäß Schemenplan im Technischen Bericht Wasserbau (Einlage 06.100-00, Kapitel 4.1) wird eine Abänderung des Filterkieskofters empfohlen, da dieser nach einschlägigen Erfahrungen bei Absetzbecken für Straßenwässer rasch irreversibel kolmatieren. Auch grobkörnigere Schottergabione haben sich hier nicht bewährt. Für die Drosselung wird eher ein Drosselrohr vor der Transportleitung oder ein mobiler Filter mit rascher unkomplizierter Auswechslung empfohlen.

Im Projekt (Technischer Bericht Wasserbau, Einlage 06.100-00, Kapitel 4.2) werden auch Teilabschnitte (km 13,600 bis km 14,594) beschrieben, für die die bestehende Entwässerung ohne bauliche Abänderung beibehalten werden soll. Dieser Abschnitt ist nicht Antragsgegenstand und wird daher auch nicht weiter behandelt. Ob dafür eine wasserrechtliche Bewilligung erforderlich ist und diese vorhanden ist, wäre zu prüfen. Im Rahmen des Kollaudierungsverfahrens könnte im Falle einer erforderlichen wasserrechtlichen Bewilligung diese mit Vorlage von Bestandsunterlagen nachträglich bewilligt werden.

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 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.

Beim Bahnhof Neudörfel soll ein neuer Parkplatz mit 1.440 m² errichtet werden, dessen Oberflächenwässer breitflächig in die angrenzenden Grünflächen entwässern. Dieser Parkplatz mit nicht häufigem Fahrzeugwechsel ist dem Flächentyp F2 des ÖWAV-Regelblattes 45 zuzuordnen. Von diesen Flächen gehen erfahrungsgemäß bei Entwässerung in humusierete Grünflächen keine mehr als geringfügigen Beeinträchtigungen des Grundwassers aus. Daher ist auch diese Entwässerung aus wasserbaufachlicher Sicht als wasserrechtlich bewilligungsfrei gemäß § 32 WRG 1959 einzustufen.

Im Bereich des Bahnhofes Sauerbrunn erfolgt derzeit die Einleitung von Einzugsflächen des Bahnhofareals und angrenzender Gleiskörper diffus mit Versickerung sowie mit Einleitung in den Kirchenbach mit 26,3 l/s. Zukünftig neue Einzugsbereiche der Gleise 1 und 2 gedrosselt mit einem Kanalstauraum von 75 m³ (380 lfm DN 500) eingeleitet werden und der Gesamtabfluss dabei den bestehenden Abfluss von 26,3 l/s nicht übersteigen. Bauliche Maßnahmen am Gewässer werden nicht gesetzt, da das vorhandene Auslaufbauwerk verwendet wird. Mit den

Umbaumaßnahmen werden daher keine zusätzlichen Wassermengen in den Kirchenbach abgeleitet und somit die bestehende Hochwasserabfuhrkapazität nicht verschlechtert. Weiters wird mit den Umbaumaßnahmen im Bereich des Bahnhofes Sauerbrunn zukünftig eine vergrößerte Einzugsfläche von $A_{\text{red}} 3.060 \text{ m}^2$ inklusive Überlauf aus einer Mulde am Hangfuß einer neuen Bohrpfahlwand in den Kaltwasserbach eingeleitet. Mit der Vorschaltung eines Retentionsbeckens von 110 m^3 kann der bestehende Abfluss von $18,4 \text{ l/s}$ gedrosselt beibehalten werden. Mit den Umbaumaßnahmen werden daher keine zusätzlichen Wassermengen in den Kirchenbach abgeleitet und somit die bestehende Hochwasserabfuhrkapazität nicht verschlechtert. Die beiden Ableitungen werden in einem gesonderten Verfahren von der Bezirksverwaltungsbehörde abgehandelt und sind daher im gegenständlichen Konsens nicht enthalten.

In das Versickerungsbecken Bahnhof Loipersdorf-Schattendorf, km 24.970, werden Bahnsteigwässer mit $A_{\text{red}} 1.290 \text{ m}^2$ und Niederschlagswässer aus den Gleiskörpern von $A_{\text{red}} 250 \text{ m}^2$ eingeleitet. Der Grundwasserhochstand HGW_{100} liegt bei diesem Becken etwa 35 cm über der Beckensohle. Beim Grundwasserstand HGW_{10} liegt die Beckensohle $1,15 \text{ m}$ über dem Grundwasserniveau. In Hinblick auf den geringen Anteil der etwas stärker verunreinigten Wässer des Gleiskörpers ist ein fallweiser Einstau des Beckens bei geschätztem Grundwasserhochstand von HGW_{80} ohne nachteilige Auswirkungen auf das Grundwasser oder die Funktion des Versickerungsbeckens vertretbar.

Gemäß § 38 WRG 1959 sind Baumaßnahmen im HQ_{30} -Abflussbereich explizit wasserrechtlich bewilligungspflichtig. Die geplanten Baumaßnahmen am Viadukt bewirken eine nachgewiesene Vergrößerung des Retentionsraumes. Wasserbaufachlich sind daher für diese Baumaßnahmen keine gesonderten Retentionsmaßnahmen erforderlich.

Die lokalen Bauwasserhaltungsmaßnahmen mit max. 5 l/s sind bei höheren Grundwasserstand erforderlich und werden daher zu keinen nachteiligen Beeinträchtigungen der nächstgelegenen Grundwassernutzungen führen. Die Ableitung der Baugrubenwässer in die nächsten trassenbegleitenden Abzugsgräben bzw. in lokale temporäre Versickerungsbecken im Baustellenbereich wird zu keinen nachteiligen Auswirkungen auf den Grundwasserkörper führen, da praktisch ausschließlich mit inertem Material versetztes Wasser zur Versickerung gebracht wird.

Zu den Bestimmungen der Schongebietsverordnung Grundwasserschongebiet Neudörfel, LGBl. 21/1983, wird auf die gesonderte Stellungnahme des Sachverständigen für Hydrogeologie verwiesen. Aus wasserbaufachlicher Sicht entsprechen die geplanten Maßnahmen nicht den Intentionen der Schongebietsbestimmungen zum Schutz der Trinkwassernutzung.

Für sämtliche Versickerungsanlagen und die Vorfluteinleitungen erfolgte die Bemessung und Planung nach dem Stand der Technik. Mit den Gewässerschutzanlagen können die gering konzentrierten Schadstoffe aus dem Entwässerungsbereichen in einem Ausmaß zurückgehalten werden, dass die Einhaltung der Schwellenwerte der QZV Chemie Grundwasser, BGBl. II Nr. 210/98 idGF bzw. die Grenzwerte der Allgemeinen Abwasseremissionsverordnung BGBl. Nr. 186/1996, gesichert ist. Eine gesonderte Betrachtung für den Parameter Chlorid bei der Straßenentwässerung der Unterführung L 219 (Versickerungsbecken Neudörfel) 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 Grundwasser wird durch die Festlegung des Konsenses in l/s und m^3/d Rechnung getragen. Eine Festlegung der Schadstoffe mit Emissionsbegrenzungen im Konsens ist aus wasserbaufachlicher Sicht unbeschadet der Bestimmungen des § 9 der QZV Chemie Grundwasser nicht erforderlich, da eine betriebsspezifische Verunreinigung des Niederschlagswassers auf dem Gleiskörper so untergeordnet eingestuft wird, dass die Einhaltung aller Richtwerte der QZV Chemie GW als gesichert anzusehen ist. Die Vorgaben der Überwachung in Mindestabstand von 4 Jahren im Sinn der QZV Chemie GW in Verbindung mit §

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 Bewilligung.

Konsensvorschlag:

Wasserrechtliche Bewilligung für

- Errichtung und Betrieb des Absetz- und Versickerungsbeckens Neudörfel, km 5,865, für eine Einzugsfläche A_{red} 4.060 m² der Unterführung L 219 auf Gst. Nr. 925, KG Neudörfel, MG Neudörfel, mit einem Absetzbeckenvolumen von 69 m³ und einem Filterbeckenvolumen von 251 m³
- Einleitung des gereinigten Straßenwassers in den GW-Körper 100024 Südliches Wiener Becken mit einer Menge von 3,6 l/s bzw. 311 m³/d
- Errichtung und Betrieb des dem Retentions- und Versickerungsbeckens B1 Mattersburg Nord vorgeschalteten Absetzbeckens Hirtengasse, km 16,144, auf Gst. Nr. XXX, KG Mattersburg, STG Mattersburg, mit einem Volumen von 20 m³
- Errichtung und Betrieb des Retentions- und Versickerungsbeckens B1 Mattersburg Nord, km 16,280, für eine Einzugsfläche von A_{red} 14.520 m² auf Gst. Nr. 932/1, KG Mattersburg, STG Mattersburg, mit einem Volumen des Retentions- und Versickerungsbeckens von 884 m³
- Einleitung des gereinigten Bahntrassenwassers in den GW-Körper 100081 Gruppe Wulkatal mit einer Menge von 3,2 l/s bzw. 27 m³/d
- Errichtung und Betrieb des Absetz- und Versickerungsbeckens B2 Mattersburg Nord, km 16,250, für eine Einzugsfläche A_{red} 3.970 m², auf Gst. Nr. 932/1, KG Mattersburg, STG Mattersburg, mit einem Absetzbeckenvolumen von 60 m³ und einem Filterbeckenvolumen von 274 m³
- Einleitung des gereinigten Bahntrassenwassers in den GW-Körper 100081 Gruppe Wulkatal mit einer Menge von 1,9 l/s bzw. 164 m³/d
- Errichtung und Betrieb des Versickerungsbeckens Bahnhof Loipersdorf-Schattendorf, km 24,970, für eine Einzugsfläche A_{red} 1.540 m² auf Gst. Nr. 3073/1, KG Loipersbach, Gemeinde Loipersbach, mit einem Volumen des Versickerungsbeckens von 86 m³
- Einleitung des gereinigten Bahntrassenwassers in den GW-Körper 100128 Gruppe Ikvatal mit einer Menge von 2,1 l/s bzw. 181 m³/d
- Wasserhaltungsmaßnahmen im Bereich Brücke Oberer Weingartenweg, km 22,606 mit Ableitung der Baugrubenwässer nach Reinigung über Absetzeinrichtungen mit max. 2 x 3 l/s in den trassenbegleitenden Abzugsgraben
- Wasserhaltungsmaßnahmen in den Bereichen Durchlass, km 23,066, Durchlass, km 23,955, Durchlass, km 24,371 und Durchlass, km 24,704, mit Ableitung der Baugrubenwässer nach Reinigung über Absetzeinrichtungen mit max. 5 l/s in den trassenbegleitenden Abzugsgraben
- Wasserhaltungsmaßnahmen im Bereich Personendurchgang Bahnhof Loipersbach-Schattendorf, km 25,044, mit Ableitung der Baugrubenwässer mit max. 5 l/s über ein provisorisches Versickerungsbecken im Baustellenbereich in den GW-Körper 100128 Gruppe Ikvatal
- Brückenerweiterung im Bereich Bahnhof Bad Sauerbrunn im HQ₃₀-Abflussbereich des Kaltwasserbachers ohne Verringerung des bestehenden Retentionsraumes
- 4 Durchlässe im Bereich km 23,066 bis km 24,950 mit baulicher Adaptierung ohne Abänderung der Durchflussverhältnisse

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 seitens des Amtssachverständigen gemäß Bauzeitplan der 30. Juni 2027 vorgeschlagen.

Auflagen:

1. Der Baufortschritt in Hinblick auf eine projektgemäße Ausführung sowie die Einhaltung der Bauauflagen ist ab Baubeginn von einem befugten Ziviltechnikbüro oder Technischem Büro zu prüfen und zusammenfassend darüber in Halbjahresintervallen der Behörde ein Bericht vorzulegen.
2. Vor Baubeginn ist das Einvernehmen mit nachfolgenden Personen bzw. Verantwortlichen herzustellen und sind folgende Anforderungen zu erfüllen:
 - Grundeigentümer
Bei Errichtung von Leitungen auf Privatgrundstücken ist unter Beiziehung der betroffenen Grundeigentümer, eines Vertreters der Bauaufsicht und der bauausführenden Firma eine Trassenbegehung vorzunehmen. Hierbei sind die Detailtrassierung festzulegen und der bestehende Kulturzustand der Grundstücke und der Zustand der bestehenden baulichen Anlagen festzustellen und zu dokumentieren. Nach Verlegung der Stränge sind die Künetten entsprechend den ursprünglichen Untergrundverhältnissen aufzufüllen und der ursprüngliche Zustand der Oberfläche ist wiederherzustellen.
 - Einbautenträger
Sämtliche Einbauten im Projektbereich sind zu erheben und mit den Einbautenträgern die erforderlichen Schutzvorkehrungen, Sicherheitsabstände und sonstigen notwendigen Maßnahmen festzulegen.
 - Erhaltungsverpflichtete
Bauliche Eingriffe an oder Einleitungen in Fließgewässer (Pumpdruckleitung, Brückenobjekte) sind dem Erhaltungsverpflichteten mindestens 2 Wochen vor Baubeginn bekannt zu geben.
 - Fischereiberechtigte
Bauliche Eingriffe an oder Einleitungen in Fließgewässer (Pumpdruckleitung, Brückenobjekte) sind dem Fischerberechtigten mindestens 2 Wochen vor Baubeginn bekannt zu geben.
 - Drainage
Bei Querungen von Dränsträngen ist die Drainage im Querungsbereich wieder funktionsfähig herzustellen. Die ordnungsgemäße Übernahme durch den Eigentümer ist zu bestätigen.
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 2 Stellen je Beckenanlage zu bestätigen.
10. Der Bauzeitplan ist möglichst so abzustimmen, dass eine Beschickung der Filterbecken 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 1 x jährlich, sind Absetz- und Versickerungsbecken auf Ablagerungen oder Schäden zu überprüfen und das Ergebnis der Prüfung im Betriebsbuch festzuhalten.
14. Der Bodenfilterkörper der Versickerungsbecken ist in gepflegten und flächendeckend begrüntem 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 Eisenbahnrechtsbehörde 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 Versickerungsanlagen
 - der Grundstücksgrenzen
 - der Versickerungsanlagen samt Zuleitungen
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 je 2 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 4 Jahre durchzuführen. Die Ergebnisse der Fremdüberwachung sind der zuständigen Eisenbahnrechtsbehörde unaufgefordert vorzulegen.
22. Im Zuge der Fertigstellungsmeldung der Gewässerschutzanlage sind folgende Nachweise und Bestätigungen vorzulegen:
 - Ergebnis der Untersuchungen der Bodenkennwerte gemäß Auflage 6
 - Ergebnis der Qualitätsprüfung gemäß Auflage 7
 - Ergebnis der k_f -Wert-Untersuchungen gemäß Auflage 9
 - Betriebsvorschrift gemäß Auflage 16
 - Bekanntgabe des Wartungsorgans gemäß Auflage 17

Die Wasserhaltungsmaßnahmen sind jeweils mit Pumpleistung, Beginn und Ende der Wasserhaltung schriftlich zu dokumentieren.

Zum Befund und Gutachten des nichtamtlichen Sachverständigen für Hydrogeologie und Geotechnik

Hinsichtlich detaillierter Ausführungen wird auf Befund und Gutachten in der Stellungnahme vom 13.05.2024 (Int. Zl. 1982) verwiesen. Die wesentlichen Schlussfolgerungen sind nachstehend zusammengefasst:

Beim gegenständlichen Projekt ist die Ausführung sämtlicher Anlagenteile nach dem Stand der Technik für geotechnische Bauwerke sicherzustellen und dauerhafte Maßnahmen zur Sicherstellung des Grundwasserschutzes vorzusehen. Diese Anforderungen können durch die Vorschreibung spezifischer Planungs- und Ausführungskriterien in Form von Auflagen sichergestellt werden. Durch diese Auflagen wird aus Sicht der Fachgebiete Geotechnik und Hydrogeologie eine planmäßige Ausführung sichergestellt und die Auswirkungen der Maßnahmen auf das Schutzgut Grundwasser minimiert. Für die geotechnischen und hydrogeologischen Aspekte des Projektes werden die folgenden Auflagen vorgeschlagen.

- 1) Für die geotechnischen Bauwerke und Maßnahmen ist ein geotechnischer Entwurfsbericht zu verfassen, der die Bemessungsergebnisse und Abnahmekriterien für die Bauausführung enthält. Mit der Erstellung des geotechnischen Entwurfsberichtes ist ein Fachkundiger auf dem Gebiet der Geotechnik zu betrauen.
- 2) Für die Bauausführung ist eine geotechnische Fachbauaufsicht zu bestellen. Durch die Fachbauaufsicht sind die geotechnischen Baumaßnahmen zu koordinieren und eine planmäßige Ausführung nach den Festlegungen im geotechnischen Entwurfsbericht sicherzustellen.
- 3) In der Detailplanungs- und Ausführungsphase sind Baugrundbeurteilungen und Kampfmittel-erkundungen gemäß ONR 24406-1 durchzuführen.
- 4) Für das Projekt ist die Gesamtmenge an Aushubmaterial zu erfassen und die Maßnahmen zur Entsorgung und Verwertung (einschließlich Zwischenlagerplätze) zu dokumentieren.

- 5) Die zulässigen Böschungsneigungen und die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind nach ÖNORM B 1997-1-5 zu ermitteln. Dabei sind die Lastfälle „*hangparallele Strömung*“ und „*Erdbeben*“ zu untersuchen. In Bereichen mit früheren Hangbewegungen ist die Restscherfestigkeit für die Berechnungen maßgebend. Der Bemessungswasserstand und die charakteristische Scherfestigkeit sind durch den geotechnischen Fachplaner festzulegen.
- 6) Eingriffe in Nachbargrundstücke für die Herstellung von Baugrubensicherungen sind im Rahmen der Detailplanung in einem Lageplan darzustellen und die Zustimmungserklärungen der Grundstückseigentümer einzuholen. Diese Unterlagen sind in den geotechnischen Entwurfsbericht aufzunehmen.
- 7) Bei den Stützbauwerken sind Entwässerungsmaßnahmen vorzusehen und eine ausreichende Standsicherheit im durchströmten Hinterfüllungsmaterial (Sonderlastfall) nachzuweisen.
- 8) Werden für die geotechnischen Nachweise numerische Verfahren angewendet, so sind diese Nachweise durch konventionelle Berechnungsverfahren zu verifizieren. Die Nachweisverfahren und die Teilsicherheitsbeiwerte sind gemäß Anhang A der ÖNORM B 1997-1-1 vom Geotechniker festzulegen.
- 9) Bereiche mit Bodenverbesserungsmaßnahmen sind in einem Lageplan zu dokumentieren. In diesem Lageplan sind die jeweiligen Verbesserungsmaßnahmen und die Position der Probefelder festzuhalten und die Abnahmekriterien und die tatsächlichen Prüfwerte bei der Abnahmeprüfung zu verzeichnen.
- 10) Für das Entwässerungssystem im Einschnittsbereich bei Mattersburg (km 14,72 bis km 16,28) ist ein Wartungsprogramm auszuarbeiten, mit dem die Kontroll- und Reinigungsintervalle und die zulässigen Methoden festgelegt werden. Die Oberflächenverhältnisse in diesem Abschnitt sind vor und nach Abschluss der Arbeiten aufzunehmen und gemeinsam mit den Entwässerungsmaßnahmen in Übersichtskarten zusammenzufassen.
- 11) Im Rahmen der Ausschreibungsplanung sind das Versinterungspotential und die Betonaggressivität des Grundwassers anhand hydrochemischer Wasseranalysen zu bewerten und die Anlagen an das Schädigungspotential anzupassen.
- 12) Nicht mehr benötigte Grundwassermessstellen (Messpegel) sind rückzubauen. Beim Rückbau der Messstellen ist eine vollständige und dauerhafte Abdichtung mit einer Zement-Tonmineral-Suspension einzusetzen. Dabei ist das erforderliche Suspensionsvolumen abzuschätzen und während des Einbaus zu kontrollieren. Die Dichte des Injektionsgutes ist beim Austritt aus dem Bohrloch mit der Dichte des eingebrachten Materials zu vergleichen und die Verpressung bis zum Erreichen des Referenzwertes fortzusetzen.
- 13) Bei Austauschbohrungen sind im Übergangsbereich zwischen den Deckschichten und dem ersten Grundwasserleiter Abdichtungsstrecken mit einer Mächtigkeit von mindestens 0,4 m

und einer Durchlässigkeit $<10^{-7}$ m/s anzuordnen. Zur Abdichtung sind hochquellfähige Tonpellets vorzusehen. Der Quellprozess der Tonformlinge ist durch Wasserzugabe zu initiieren und die produktspezifische Dauer bis zum Quellbeginn vor Abschluss der Verfüllung einzuhalten.

14) Die Ergebnisse der baubegleitenden Qualitätssicherungsmaßnahmen (Materialprüfungen, Durchlässigkeitsversuche) und die Dokumentation der Rückbau- und Abdichtungsmaßnahmen sind in einem zusammenfassenden Bericht (Ausführungsbericht) zu dokumentieren. Dieser Bericht ist der Eisenbahnbehörde im Rahmen des Betriebsbewilligungsverfahrens gemeinsam mit dem geotechnischen Entwurfsbericht vorzulegen.

15) Die Untergrundbeurteilung hinsichtlich vorhandener Kriegsrelikte, die Dokumentation Verwertungsmaßnahmen, Bodenverbesserungen und das Wartungsprogramm für die Böschungen im Einschnittsbereich bei Mattersburg sind der Eisenbahnbehörde beim Ansuchen um Betriebsgenehmigung vorzulegen.

Zum Befund und Gutachten des nichtamtlichen Sachverständigen für Erschütterungs- und Sekundärschallschutz

Grundsätzlich verweist Herr Univ. – Prof. DI Dr. techn. Flesch auf sein schriftliches Gutachten vom 13.05.2024, ZL.: V1.0 und führt aus, dass er gegen die Erteilung der beantragten Genehmigung aus Sicht des Erschütterungsschutzes bei Einhaltung der nachstehenden Auflagen keine Einwände erhebt:

1. Die Richtwerte gemäß ÖNORM 9020 (Gebäudeschutz) und gemäß RVE 04.02.04 (Anrainerschutz- Wohlbefinden) sind in die Ausschreibungs- bzw. technischen Vertragsbedingungen mit den Bauunternehmen mit aufzunehmen. Die Zuordnung der Anrainergebäude zu den Gebäudeklassen nach ÖNORM S 9020 ist im Bericht „GZ.0495-22/02 Baudynamische Erhebung“ angegeben.
2. Vor dem Beginn von erschütterungsintensiven Bauarbeiten ist eine Beweissicherung des Zustandes von Gebäuden und im Nahbereich inkl. Dokumentation („Risskartierung“) durch eine qualifizierte Fachkraft vorzunehmen.
3. Beim Auftreten starker Erschütterungen sind baubegleitende Erschütterungsmessungen (Erschütterungsmonitoring) zur Beweissicherung und zur Vorwarnung/ Alarmierung im Fall von Überschreitungen der Reichwerte gemäß ÖNORM S 9020 erforderlich. Die Messungen sind mindestens in nächstgelegenen und/ oder schwingungsanfälligsten Gebäude durchzuführen.
4. Ggf. sind baustellenseitige Maßnahmen zur Reduktion des Erschütterungseintrages, z.B. durch Änderung der Erregerfrequenz bei Verdichtungsarbeiten, etc. zu setzen.

Zum Befund und Gutachten des nichtamtlichen Sachverständigen für Brandschutztechnik

Grundsätzlich verweist Herr Ing. Braunstein auf seine schriftliche gutachterliche Stellungnahme vom 04.06.2024, ZL.: LF-324/12-2024 und führt aus, dass er gegen die Erteilung der beantragten Genehmigung aus brandschutztechnischer Sicht in den Bereichen vorbeugender und abwehrender Brandschutz für die hochbautechnischen Anlagen nach Einhaltung der nachstehenden Auflagen keine Einwände erhebt.

1. Sämtliche Durchführungen durch brandabschnittsbildende Bauteile bzw. in oder aus Installationsschächten sind mit Brandschutzklappen (EI90) auszustatten oder feuerbeständig (EI90) abzuschotten.
2. Die tragbaren Feuerlöscher müssen der ÖNORM EN 3 entsprechen und sind mit Wandhalterungen maximal 1,20 m über den Fußboden von Oberkante Feuerlöscher gemessen zu montieren. Bei der Montage ist zu beachten, dass die tragbaren Feuerlöscher einerseits leicht zu entnehmen sind, jedoch andererseits nicht verstellt werden können. Die Sichtbarkeit der tragbaren Feuerlöscher ist durch die Montage eines Hinweisschildes gemäß Richtlinie 92/58/EWG und der Kennzeichnungsverordnung BGBl.Nr. 101/1997 Punkt 1.5 oder ÖNORM EN ISO 7010 sicherzustellen.
3. Die tragbaren Feuerlöscher sind in Abständen von 2 Jahren durch einen zertifizierten Löschwart nach den Bestimmungen der ÖNORM F 1053 überprüfen zu lassen.
4. Folgende Nachweise sind der Behörde beizulegen:
 - a. Nachweise über die Ausführung der brandabschnittsbildenden Bauteile (REI90) sowie die Ausbildung der Brandabschnitte gemäß OIB-Richtlinie 2;
 - b. Nachweis über die nichtbrennbare Innenverkleidung (A2) der Traforäume;
 - c. Nachweise über die Brennbarkeitsklasse A2 der verwendeten Dämmstoffe;
 - d. Prüfzeugnisse einer akkreditierten Prüfstelle über die verwendeten Brandschutztüren, Brandschutzklappen und Brandabschottungen;
 - e. Bestätigungen der ausführenden Firmen, dass die Brandschutztüren, Brandschutzverglasungen, Brandschutzklappen, Brandabschottungen, Brandschutzverkleidungen und Brandwände, die in den Prüfzeugnissen angeführt sind, fachgerecht eingebaut wurden;
 - f. Nachweis über die periodische Überprüfung der tragbaren Feuerlöscher gemäß ÖNORM F 1053.

Von der Durchführung eines Ortsaugenscheines wird Abstand genommen, der Amtssachverständige für Eisenbahnbautechnik des Landes Niederösterreich wird eigenständig eine Besichtigung der Strecke vornehmen.

Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG:

Zur Einwendung von Frau Dr. Brenner aus Bad Sauerbrunn:

Im Bahnhof Bad Sauerbrunn ist mit dem Projekt die Errichtung eines neuen Inselbahnsteiges zwischen den Gleisen 1 und 2 vorgesehen. Neben der Errichtung eines Bahnsteigzuganges in Form eines Stiegenzuganges sowie eines Liftes ausgehend von der Eisenbahnbrücke km 8,859 ist auch die Anbindung der im östlichen Bahnhofsteil gelegenen, bestehenden Park and Ride Anlage mittels Personendurchgang und Stiegenzugängen (Bahnsteigzugang km 9,003) vorgesehen.

Zur Errichtung der oben beschriebenen Anlagenteile ist ein ggü. dem Bestand vergrößerter Gleisachsabstand zwischen den Gleisen 1 und 2 erforderlich. Dies wird aufgrund der örtlichen Rahmenbedingungen durch Beibehaltung der Gleislage Gleis 1 sowie Abrückung des Gleises 2 in Richtung Süden erreicht. Diese Abrückung erfordert in weiterer Folge die Errichtung einer rd. 101m langen Stützmaßnahme südlich entlang der Gleisanlagen, welche als Bohrpfahlwand konzipiert ist (siehe vgl. 03.006-00 - Regelprofile - Bf. Bad Sauerbrunn; „Regelprofil km 8,947“).

In der Projektplanung wurde darauf Rücksicht genommen, dass für die neu zu errichtenden Anlagenteile keine dauerhafte Grundeinlöse erforderlich wird. Für die Bauausführung wurden auf den angrenzenden Grundstücken Flächen für eine vorübergehende Beanspruchung ausgewiesen (siehe vgl. 08.160-01 - Grundeinlöseplan - KG Sauerbrunn (30115)).

Eine Verringerung des Gleisachsabstandes bzw. eine weitere Abrückung der geplanten Stützmaßnahme von der Bahngrundgrenze ist aufgrund der einzuhaltenden Sicherheitsabstände sowie Bahnsteig- und Stiegenlaufbreiten nicht möglich.

Hinsichtlich des Baumbestandes ist anzuführen, dass vor Beginn der Bauarbeiten eine Beweissicherung durch einen unabhängigen Baumsachverständigen geplant ist. Darüber hinaus sind wir bemüht, dass der Baumbestand erhalten bleibt.

Allfällige zivilrechtliche Ansprüche sind auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

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 um antragsgemäße Erledigung.

Die Einwendung von Frau Dr. Brenner wird aufrechterhalten.

Zur Verlassenschaft nach Maria Koch wird seitens der Antragstellerin ausgeführt, das mit der Hälfte Eigentümerin der betroffenen Liegenschaft und Tochter der Verstorbenen bereits Gespräche laufen und diese vorab keine Einwendungen erhebt. Auch vom Verlassenschaftskurator werden keine Einwendungen erhoben.

Seitens der Antragstellerin wird eine Bauausführungsfrist von 01.02.2025 bis 31.12.2027 beantragt. Der Antrag bezieht sich auch auf die Auflassung der EK in km 5.948 in Neudörfel.

Die Verhandlungsleiterin stellt nach Umfrage fest, dass keine weiteren Wortmeldungen mehr vorliegen.

Vor bzw. während der Abfassung der Niederschrift haben sich alle Beteiligten bzw. Parteien, die nicht mehr mit ihrer Unterschrift aufscheinen, ohne eine weitere schriftliche Erklärung zu Protokoll zu geben, von der Verhandlung entfernt.

Frau Dr. Brenner hat sich um 11:05 Uhr von der Verhandlung entfernt.

Die Verhandlung wurde von 12:45 bis 14:30 Uhr (Mittagspause) unterbrochen.

Das wasserwirtschaftliche Planungsorgan hat sich um 12:45 Uhr entfernt, die Stellungnahme ergeht schriftlich.

Herr Mag. Kovacs, Verlassenschaftskurator, entfernt sich um 16:15 Uhr von der Verhandlung.

Herr Mag. Thomas Hochgerner, BH MA, entfernt sich um 16:30 Uhr von der Verhandlung.

Die Sachverständigen (nichtamtlich und ASV), die nicht mit ihrer Unterschrift aufscheinen, haben sich nach Erstattung der Gutachten, vor Schluss der Verhandlung entfernt.

Herr Ing. Braunstein entfernt sich um 15:00 Uhr von der Verhandlung.

Herr Univ. – Prof. DI Dr. techn. Flesch entfernt sich um 15:30 Uhr von der Verhandlung.

Herr Ing. Reinprecht, MSc entfernt sich um 15:45 Uhr von der Verhandlung.

Herr DI Tatzber entfernt sich um 15:30 Uhr von der Verhandlung.

Herr DI Ungersböck, DI Dier und DI Dr. Ehrlich entfernen sich um 17:45 Uhr von der Verhandlung.

Die Verhandlungsschrift wird bei der Behörde, der Stadtgemeinde Mattersburg, den

Marktgemeinden Neudörf, Rohrbach bei Mattersburg, Pöttsching und Wiesen und den Gemeinden Bad Sauerbrunn, Marz und Loipersbach, bei der der Bauentwurf und die sonstigen Unterlagen aufgelegt sind, nach Abschluss der Verhandlung über mindestens drei Wochen zur öffentlichen Einsicht aufliegen und gem. § 44e Abs. 3 AVG auf der Homepage des Landes Burgenland veröffentlicht.

Die Verbesserung orthografischer und stilistischer Fehler der Verhandlungsschrift bleibt vorbehalten.

Auf die Verlesung der Verhandlungsschrift wird einvernehmlich verzichtet.

Die Verhandlung wird geschlossen.

Der Bescheid wird auf schriftlichem Weg ergehen.

Ende: 19:00 Uhr

Unterschriften:

Des Leiters der Amtshandlung: Mag. Hendrich eh.

Der übrigen Anwesenden: DI Gschnitzer eh., DI Kroner eh., Mag. Granitz eh., Mag. Roll eh., DI Setznagel eh., Ing. Lampel eh, Ing. Grossbauer eh., DI Oplustil eh., Laura Kern eh.; 4 Unterschriften unleserlich