

ÖBB-Infrastruktur AG, PNA, PL WISU, Lassallestraße 5, 1020 Wien

An die  
**Niederösterreichische Landesregierung**  
Amt der NÖ Landesregierung  
Gruppe Wirtschaft, Sport und Tourismus  
Abteilung Anlagenrecht  
zH Frau Mag. Fradinger-Gobec  
Landhausplatz 1, Haus 16  
3109 St. Pölten

ÖBB-Infrastruktur AG  
**Geschäftsbereich Projekte Neu-/Ausbau**  
Projektleitung Wien Süd

Dipl.-Ing. Thomas Schofmann  
1020 Wien, Lassallestraße 5  
E-Mail: thomas.schoefmann@oebb.at

Datum  
28.05.2024

Antragstellerin: **ÖBB-Infrastruktur AG**  
1020 Wien, Praterstern 3

vertreten durch: Dipl. Ing. Thomas Schofmann  
Projektleiter

Mag. Michaela Haas  
Fachreferentin Behördenverfahren

wegen: **§§ 23b ff UVP-G 2000; UVP-Vorhaben „Wiener Neustadt Hbf Nordkopf –  
Errichtung 4-gleisige Einfahrt“  
2. teilkonzentriertes Verfahren**

ÖBB-Strecken:  
10501 Wien Hbf – Graz – Spielfeld-Strass km 46,131 - km 48.453  
10601 Wien Meidling (in Wbf)=Wiener Neustadt Hbf (in Nb) (Pottendorfer Linie) km 48,485 - km  
49,438 (Streckenende)



## A N T R A G

**auf Erteilung der naturschutzrechtlichen Bewilligung  
gemäß §§ 23b, 24, 24f UVP-G 2000 iVm §§ 18, 20 NÖ NSchG**

1-fach  
Präsentation zur Dringlichkeit (1-fach)  
Beilagenkonvolut (per NOE-Box)

## I. Allgemeines

1. Im verkehrsstrategisch wichtigen Knoten Wiener Neustadt ist eine betrieblich hochqualitative Koordination von mehreren Strecken sicherzustellen. Durch die prognostizierten Zuwächse im Personennah- und -fernverkehr sowie im Güterverkehr, sowohl auf der Pottendorfer Linie als auch auf der Südstrecke, werden in diesem Querschnitt künftig etwa 700 Züge / 24 h aller Gattungen in unterschiedlicher Taktung und Geschwindigkeit verkehren.  
Derzeit besteht durch die dreigleisige Einfahrt in den Hbf Wiener Neustadt – bestehend aus der zweigleisigen Südbahn (Strecke 10501) und der eingleisigen Pottendorfer Linie (Strecke 10601) – im Bereich Bahn-km 46,5 bis zum Beginn der Weichenstraße des Hauptbahnhofs ein kapazitärer Engpass.

Die Fertigstellung des Ausbaus der Pottendorfer Linie bringt eine Verlegung von Systemtrassen des Personenfernverkehrs von der Südstrecke auf die Pottendorfer Linie, wodurch sich geänderte Anforderungen an Gleis- und Weichenkonfigurationen ergeben. Mit diesen geänderten verkehrlichen und Kapazitätsanforderungen an den Knotenpunkt Wiener Neustadt ist die Gleisbelegung bereits stark optimiert, im integrierten Taktfahrplan sind fast alle Gleise halbstündlich belegt, teilweise in Doppelnutzung.

Durch die Errichtung einer viergleisigen Einfahrt in den Nordkopf des Hbf Wiener Neustadt mit doppelten Weichenverbindungen können einerseits Zuggattungen (Regionalzüge, Güterzüge, Fernzüge) den Bahnsteigen richtig zugeführt und optimale Umsteigebeziehungen für Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehre im Hbf Wiener Neustadt ermöglicht werden. Andererseits können durch die entstehenden Parallelfahrmöglichkeiten bei Ein- und Ausfahrten betriebliche Einschränkungen im Abweichungsfall (zB Instandhaltung, Unfall, Betriebsstörung) vermieden und die Pünktlichkeit verbessert werden.

Damit erfolgt mit Umsetzung des Vorhabens eine Begrenzung von Zugverspätungen insbesondere bei Störungen. Die Redundanz der möglichen Fahrstraßen bei Einzelstörungen (zB Weichenstörung) dient der Vermeidung größerer Betriebseinschränkungen.

Durch Anhebung der zulässigen Geschwindigkeit im Einfahrtsbogen der Pottendorfer Linie zwischen ca km 48,5 und km 49,2 werden überdies Fahrzeitreserven geschaffen.

Mit Umsetzung des Vorhabens kann weiters eine effiziente Anlagendimensionierung des Knoten-Bahnhofs Wiener Neustadt erreicht werden, welche wesentlicher Bestandteil eines qualitativ hochwertigen Integrierten Taktfahrplans (ITF) für die Gesamtverkehrsstrategie ist.

2. Die Antragstellerin hat für das gegenständliche Vorhaben mit Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 21.03.2024, 2024-0.137.588, die Genehmigung im teilkonzentrierten Verfahren gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000 erwirkt. Mit Spruchpunkt VI. des zuletzt genannten Bescheides wurde die aufschiebende Wirkung von Beschwerden ausgeschlossen.

## II. Vorhaben

Das gegenständliche Vorhaben liegt im Gemeindegebiet von Wiener Neustadt und umfasst im Wesentlichen folgende Projektabschnitte und -bestandteile:

- Auf der **Pottendorfer Linie** (Strecke 10601) erfolgt ab km 48,485 eine Linienverbesserung des Linksbogens auf dem bestehenden Planum. Zusätzlich wird – zur Ermöglichung einer Fahrgeschwindigkeit von 120 km/h – die Überhöhung von derzeit 105 mm auf 155 mm vergrößert.
- Auf der **Südstrecke** (Strecke 10501) beginnt der Umbau bei km 46,131 mit einer Lagekorrektur der beiden Hauptgleise auf bestehendem Planum bis ca km 46,400. Ab hier beginnt der viergleisige Bereich mit einer kompletten Erneuerung des Ober- und Unterbaus.
- Die **Zulegung eines vierten Gleises** bedingt eine Verbreiterung des bestehenden Bahnkörpers in Dammlage links der Bahn ab ca km 49,470 (Pottendorfer Linie).
- Die Strecke 10601 endet bei km 49,438. Ab hier werden die beiden ankommenden Gleise 1 und 2 der Strecke 10601 als Gleis 1 und 2 der Strecke 10501 weitergeführt. Der abgehende Kilometer beider Gleise ist hier mit km 46,621 festgelegt.
- Die im Folgenden angegebenen Kilometrierungen beziehen sich somit auf die Strecke 10501 (Südstrecke).
  
- Die ab km 46,804 benötigten **Stützmauern** werden bis zur Unterführung der Kollonitschgasse in km 47,985 parallel zur Bahn geführt.
- Die **Brücke über die Fischauer Gasse** (km 46,972) sowie die **Brücke über die Warme Fischa** (km 47,256) werden komplett erneuert.

- Die **Straßenunterführung Pöckgasse** in km 47,720 wird neu errichtet und die Pöckgasse abgesenkt.
- Die Brücken im Bereich der **Straßenunterführung Kollonitschgasse** werden links und rechts der Bahn verbreitert. Der bestehende Fußgängersteg links der Bahn wird abgetragen und in neuer Lage wiedererrichtet, ebenso die Geh- und Radwegbrücke rechts der Bahn.
- Die **Lärmschutzwände** rechts der Bahn vom Projektanfang bis ca km 47,720 (Pöckgasse) verbleiben im Bestand. Zudem ist in bestimmten Abschnitten links und rechts der Bahn die Errichtung von neuen Lärmschutzwänden vorgesehen.
- Im gesamten Bereich mit Unterbauerneuerung wird ein **Entwässerungssystem** errichtet.
- Aufgrund der neuen Gleiskonfiguration müssen die **Bahnsteigenden** im Hbf Wiener Neustadt in ihrer Lage und in ihrer Länge leicht angepasst werden.
- Das Vorhaben sieht zudem die Errichtung von vier **Weichenheizstationen** vor, wobei die bestehende Weichenheizstation auf der Strecke 10601 in km 49,393 abgetragen wird.

Die Vorhabensbestandteile in ihrer Gesamtheit sowie im Detail sind den beiliegenden Einreichunterlagen (.1 Konvolut) zu entnehmen, die einen integrierten Bestandteil des vorliegenden Antrags bilden. Das Vorhaben bewirkt eine wesentliche Verbesserung des bestehenden Verkehrsangebotes und liegt seine Umsetzung schon deswegen im öffentlichen Interesse (zum öffentlichen Interesse im Detail vgl ebenfalls die Einreichunterlagen).

### **III. Rechtliches**

#### 1. Allgemeine Schutzbestimmungen

Das Vorhaben befindet sich im Ortsbereich von Wiener Neustadt, sodass eine Bewilligungspflicht gem § 7 NÖ NSchG ausgeschlossen werden kann.

#### 2. Besondere Schutzbestimmungen

2.1 Landschaftsschutzgebiete, Europaschutzgebiete, Naturschutzgebiete, Naturdenkmäler, Naturparke und Nationalparke sind vom Vorhaben nicht betroffen.

2.2 Es sind keine nach der Wiener Neustädter Baumschutzverordnung 2021 geschützten Bäume direkt durch die projektbedingte Flächeninanspruchnahme betroffen, weder auf öffentlichem Grund im Eigentum der Stadt Wiener Neustadt noch auf Privatgrund im gewidmeten Bauland.

2.3 Wie den Projektunterlagen zu entnehmen ist, wurden im Untersuchungsgebiet geschützte Tierarten iSd NÖ Artenschutzverordnung nachgewiesen. Es wurden jedoch keine streng geschützten Tierarten und keine geschützten oder streng geschützten Pflanzenarten nachgewiesen.

In der Bauphase werden temporär Habitate von fünf geschützten Tagfalterarten beansprucht. Die Übertretung artenschutzrechtlicher Verbote gem § 18 Abs 4 NÖ NSchG kann nicht ausgeschlossen werden, sodass eine Ausnahmegewilligung gem § 20 NÖ NSchG hinsichtlich der fünf betroffenen Tagfalterarten beantragt wird.

Die Habitate stehen den Tieren in der Betriebsphase qualitativ aufgewertet wieder zur Verfügung.

Wie der beiliegenden „Artenschutzrechtlichen Prüfung“ (ON 2.1) zu entnehmen ist, ist davon auszugehen, dass Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Populationen aufgrund des geringen Gefährdungsgrades und der kleinflächigen Beanspruchung nicht zu erwarten sind. Aus der Sicht der Antragstellerin besteht keine technisch umsetzbare Alternative zum gegenständlichen Projekt, welche die gesetzten Ziele erfüllt und für den Erhaltungszustand der Art weniger beeinträchtigend wäre, da es sich beim Vorhaben um Maßnahmen an der

bestehenden Eisenbahntrasse handelt. Darüber hinaus besteht an den beantragten Maßnahmen ein überwiegendes öffentliches Interesse.

### 3. Ergebnis

Nach Ansicht der Projektwerberin sind die Voraussetzungen für die Erteilung der artenschutzrechtlichen Ausnahmebewilligung gem §§ 20 Abs 4 und 5 Z 3 iVm 18 Abs 4 NÖ NSchG gegeben.

Im Einzelnen wird auf die Ausführungen in den Einreichunterlagen verwiesen.

## IV.

### **Anregung auf Ausschluss der aufschiebenden Wirkung von Beschwerden**

Vor dem Hintergrund des zwingenden öffentlichen Interesses an der unverzüglichen Umsetzung des Vorhabens strebt die Antragstellerin an, dass bereits mit Erteilung der Genehmigung im teilkonzentrierten Verfahren durch die Niederösterreichische Landesregierung die Aberkennung der aufschiebenden Wirkung allfälliger Beschwerden für das Vorhaben „Wiener Neustadt Hbf Nordkopf – Errichtung 4-gleisige Einfahrt“ ausgesprochen wird.

Die Voraussetzungen des § 13 VwGVG sind aus den nachstehend aufgeführten Gründen erfüllt.

#### 1. Allgemeines

1.1 Gem § 13 VwGVG bzw § 22 VwGVG haben rechtzeitig eingebrachte und zulässige Beschwerden aufschiebende Wirkung, sofern diese nicht von der Behörde oder vom Verwaltungsgericht ausgeschlossen wird.

Ein Ausschluss der aufschiebenden Wirkung (aW) hat dann zu erfolgen, wenn nach Abwägung der **berührten öffentlichen Interessen** und **Interessen anderer Parteien** der vorzeitige Vollzug des angefochtenen Bescheides oder die Ausübung der durch den angefochtenen Bescheid eingeräumten Berechtigung wegen **Gefahr im Verzug dringend geboten** ist.

- 1.2 **Gefahr im Verzug** bedeutet, dass bei Aufschub der Vollstreckung des Bescheides **ein erheblicher Nachteil für eine Partei oder ein gravierender Nachteil für das öffentliche Wohl** (in Bezug auf die zu prüfenden und abzuwägenden Interessen) droht. Es muss daher für die berührten öffentlichen Interessen oder die Interessen einer anderen Partei als die des Beschwerdeführers ein derart gravierender Nachteil drohen, dass der vorzeitige Vollzug des Bescheides **dringend geboten** ist.<sup>1</sup>

„**Dringend geboten**“ ist die vorzeitige Vollstreckung und damit der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung dann, wenn die gravierende Gefahr für den Fall des Zuwartens konkret und nicht nur möglicherweise besteht. Ein **enger zeitlicher Zusammenhang** zwischen dem drohenden Eintritt und der Entscheidung der Verwaltungsbehörde über den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung ist daher erforderlich.<sup>2</sup>

- 1.3 Die **Interessenabwägung** hat das Rechtsschutzinteresse des (potentiellen) Beschwerdeführers am Erfolg seiner Beschwerde **gegen** die berührten öffentlichen Interessen und die Interessen anderer Parteien abzuwägen. Inhaltlich geht es dabei um die Bewertung jener Interessen, die für oder gegen **den sofortigen Vollzug** sprechen.<sup>3</sup> Im Rahmen der Interessenabwägung sind als Interessen anderer Parteien jene Schäden zu berücksichtigen, die durch die einstweilige Maßnahme verursacht werden.<sup>4</sup> Im Wege dieser Abwägung soll sichergestellt werden, dass vor der Entscheidung des Verwaltungsgerichts **keine irreparablen und unumkehrbaren**<sup>5</sup> Tatsachen geschaffen werden.

Dass im vorliegenden Fall ein Ausspruch über den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung zu erfolgen hat, wird in der Folge anhand der Darstellung der Interessen, die für den sofortigen Vollzug des Bescheides sprechen samt Abwägung derselben mit den Rechtsschutzinteressen potentieller Beschwerdeführer sowie der konkreten Darlegung der durch den Aufschub unmittelbar drohenden gravierenden Nachteile gezeigt.

---

<sup>1</sup> Götzl/Gruber/Reisner/Winkler, Das neue Verfahrensrecht der Verwaltungsgerichte<sup>2</sup>, § 13 VwGVG, Rz 11 mwN.

<sup>2</sup> Vgl dazu BVwG 28.3.2022, W248 2249759-1 mwN.

<sup>3</sup> Vgl dazu Götzl/Gruber/Reisner/Winkler, aaO, § 13 VwGVG, Rz 13 mwN.

<sup>4</sup> Götzl/Gruber/Reisner/Winkler, aaO, § 13 VwGVG, Rz 11 ff mwN, Rz 17.

<sup>5</sup> VwGH 19.4.2001, AW 2001/08/0013.

## 2. Öffentliche Interessen im Allgemeinen

2.1 Eingangs erlaubt sich die Antragstellerin, die für die zeitnahe Umsetzung des Vorhabens sprechenden **öffentlichen Interessen**, darzustellen.

2.2 Das Vorhaben betrifft sowohl einen Abschnitt der Südstrecke „Raum Wien – Baden – Gloggnitz“, die mit der 2. Hochleistungsstrecken-Verordnung, BGBl 1989/675 idGF, zur Hochleistungsstrecke iSd HIG erklärt wurde, als auch einen Abschnitt der Pottendorfer Linie „Wien (einschließlich Terminal Inzersdorf) – Pottendorf – Wiener Neustadt“, die mit der 1. Hochleistungsstrecken-Verordnung, BGBl 1989/370 idF BGBl II 1998/397, zur Hochleistungsstrecke erklärt wurde.

Die Pottendorfer Linie (Strecke 10601) und die Südstrecke (Strecke 10501) sind ein wichtiges Teilstück der transeuropäischen Verkehrsverbindung zwischen der Ostsee und der Adria (Baltisch-Adriatischer Korridor). Es handelt sich dabei um eine magistrale Eisenbahnstrecke mit bedeutendem Anteil an überregionalem Güter- und Personenverkehr.

2.3 Die Umsetzung des Vorhabens erfüllt neben der Aufrechterhaltung von Verkehrsverbindungen zahlreiche weitere Projektziele, deren Erfüllung im öffentlichen Interesse liegen. An dieser Stelle ist va darauf hinzuweisen, dass das Vorhaben seit Inkrafttreten der UVP-G-Novelle 2023 auch vom Gesetzgeber explizit als „**Vorhaben der Energiewende**“ iSd § 2 Abs 7 UVP-G 2000 qualifiziert wird, für das vom Gesetzgeber auch Erleichterungen für den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung von Beschwerden normiert wurden.

Nach dem Willen des Gesetzgebers soll aufgrund der geopolitischen Herausforderung und der europäischen und nationalen Bestrebungen der Klimaneutralität und Energiewende ein besonderes Augenmerk auf die Vorhaben der Energiewende gelegt werden. Der Bahnausbau ist für die Sicherstellung eines CO<sub>2</sub>-neutralen öffentlichen Verkehrsnetzes notwendig und voranzutreiben.<sup>6</sup> Dieser Umstand unterstreicht das öffentliche Interesse und ist daher auch bei vorliegender Beurteilung in Anschlag zu bringen.

Die vor dem Hintergrund der Energiewende hervorzuhebenden öffentlichen Interessen am Vorhaben lassen sich va in Hinblick auf die vom Vorhaben verfolgten Ziele wie folgt zusammenfassen:

---

<sup>6</sup> ErläutRV BlgNR 1901 GP 27.



- Direkte Konkurrenz mit dem hochrangigen Straßennetz (Autobahnen, Schnellstraßen, Bundesstraßen) aufgrund des Erreichens von ähnlichen Fahrzeiten,
- und damit Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene,
- Ausbau jenes Verkehrsträgers, der mit der vergleichsweise besten CO<sub>2</sub>-Bilanz verbunden ist, und damit Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Fußabdruckes der relevanten Verkehrsströme, insbesondere entlang der Südstrecke zwischen Wien Meidling und Wr. Neustadt (Nahverkehrsverdichtung im Bereich der dicht besiedelten Regionen zwischen Wien und Wr. Neustadt).

#### 2.4 Die Umsetzung liegt daher aufgrund

- der relevanten Verbesserung der Angebotssituation im Eisenbahn-Personenverkehr sowie im Eisenbahn-Güterverkehr; Umsetzung von Fahrzeitverkürzungen;
- der relevanten Sicherstellung ausreichender Kapazitäten zur Bewältigung der prognostizierten Verkehrszuwächse;
- der zur Beseitigung der im Bestand bestehenden und hinkünftig aufgrund der Verkehrszuwächse entstehenden betrieblichen Konfliktsituationen;
- der Sicherstellung der Einhaltung des österreichweit implementierten Integrierten Taktfahrplanes (ITF) für die Gesamtverkehrsstrategie;
- der Abhängigkeiten des Projektes in Bau und Inbetriebnahme mit weiteren ÖBB-Infrastrukturprojekten in der Ostregion;
- der Sicherstellung der Funktionalitäten sowie der Attraktivierung des Nah- und Fernverkehrs in der Ostregion, insbesondere entlang der Südstrecke (Südbahn, Pottendorfer Linie);
- der Minimierung von Kundeneinschränkungen während der Umsetzung durch Nutzung von Synergieeffekten mit anderen zeitgleich umzusetzenden Infrastrukturprojekten;
- sowie der Vermeidung von Verschlechterungen der Angebotssituation im Fern- und Nahverkehr aufgrund Nicht-Umsetzung oder verspäteter Umsetzung aufgrund von Projektverzögerungen;

im höchsten öffentlichen Interesse.

#### 2.5 Im vorliegenden Fall kommt zu diesem allgemeinen öffentlichen Interesse an der Umsetzung des Vorhabens noch ein über dieses Interesse hinausgehender „triftiger Grund“ hinzu, der den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung rechtfertigt<sup>7</sup>. Konkret geht es dabei um das Interesse

---

<sup>7</sup> Vgl dazu BVwG 28.3.2022, W248 2249759-1 mwN.

an der Aufrechterhaltung und Schaffung von Verkehrsverbindungen und Verkehrswegen (vgl dazu sogleich).

### 3. Zur Gefahr im Verzug / gravierender Nachteil

#### 3.1 Allgemeines

**Gefahr im Verzug** bedeutet, dass bei Aufschub der „Vollstreckung“ ein **gravierender Nachteil** für das öffentliche Wohl entstehen würde.<sup>8</sup> Dass dieser Nachteil für das öffentliche Wohl derart gravierend ist, dass die vorzeitige Umsetzung der Maßnahmen **dringend geboten** ist, zeigt sich auch nach Durchführung einer entsprechenden Interessenabwägung.

#### 3.2 Vorlaufzeiten ab Genehmigung

Ein Aufschub der Vollstreckung bedeutet, dass die von der Genehmigung umfassten Maßnahmen nicht in der vorgesehenen Zeit umgesetzt werden können. Dies führt im vorliegenden Fall dazu, dass sich der anvisierte Inbetriebnahmetermin (09/2027) nicht nur um die Zeit des allfälligen Beschwerdeverfahrens, sondern jedenfalls um mindestens zusätzliche zwei Jahre verschieben wird.

Hinzu kommt, dass auch der Termin des Baubeginns in Abhängigkeit von gewissen Faktoren zu setzen ist: Neben einem umsetzbaren Genehmigungsbescheid, ist ein daran geknüpfter Investitionsbeschluss der zuständigen Gremien innerhalb der ÖBB-Infrastruktur AG (Vorstand, Aufsichtsrat) zur Freigabe der finanziellen Mittel, sowie daran geknüpfte abgeschlossene Vergabeverfahren der Bauleistungen und baubegleitende Dienstleistungen notwendig.

Auch die Baumaßnahmen selbst (Start von Ausschreibungsverfahren, Vorbestellung von Leistungen und Einsatztermine betreffend Oberbaumaschinen, Reservierung und Vorbestellungen von Oberbaustoffen) sowie die betrieblichen Abläufe (Baubetriebsplanung, Planung Gleissperren, Fahrplanplanung, Änderungen der Trassenvergabe und der Netzzugangsbedingungen etc) sind aufgrund diverser gesetzlicher und normativer Fristigkeiten mit einem Vorlauf von 24 Monaten zu planen und die Termine somit 24 Monate im Voraus festzulegen.

---

<sup>8</sup> *Hengstschläger/Leeb* zu § 64 AVG Rz 29ff mit Hinweisen auf die Judikatur des VwGH.

Zusammengefasst bedeutet dies Folgendes: Kann ein bereits anvisierter Termin für den Baubeginn (der im vorliegenden Fall bereits feststeht) nicht eingehalten werden, folgen daraus im Ergebnis jedenfalls Verzögerungen von mindestens 24 Monaten. Solche Verzögerungen führen im vorliegenden Fall zu einer Verschiebung der Erfüllung der Projektziele und zu einem zusätzlichen finanziellen Aufwand. Überdies werden auch weitreichende Folgen für bestehende Verbindungen bzw Verkehrswege und auch andere Projekte verursacht, wie im Folgenden im Detail dargelegt wird.

### 3.3 Aufrechterhaltung bzw Schaffung von Verkehrsverbindungen

#### 3.3.1 Allgemeines

Das Eisenbahnprojekt betrifft Teile folgender Strecken:

- Pottendorfer Linie (Strecke 10601) und
- Südstrecke (Südbahn) (Strecke 10501).

Die Pottendorfer Linie (Strecke 10601) gehört im Rahmen der Transeuropäischen Netze gemeinsam mit der Südbahn (Strecke 10501) zur Pontebbana-Achse (Südachse), die zwischen Wien und Wr. Neustadt 4-gleisig geführt wird (2 Gleise Innere Südbahn, 2 Gleise Pottendorfer Linie).

Die Südbahn zwischen Wien Meidling und Wr. Neustadt über Baden dient in erster Linie der Aufnahme der zukünftig notwendigen höheren Kapazitäten im Nahverkehr zur Bedienung der dichtbesiedelten Region zwischen Wien und Wr. Neustadt.

Die Pottendorfer Linie soll zukünftig den Personenverkehr  $\geq 160\text{km/h}$  (Railjet, EC, IC, Nachtzüge, Eilzüge und REX-Züge) und den Güterverkehr zwischen Wr. Neustadt und Wien Meidling aufnehmen und somit zur Entlastung der Südbahn führen. Diese Umlegung ist innerhalb der ÖBB für den Fahrplanwechsel 2028 (vollzogen Mitte 12/2027) vorbereitet, wird in den Schienennetznutzungsbedingungen (SNNB) aufgenommen und bei den Trassenvergaben für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) berücksichtigt, wobei diese Vorgangsweise vorab durch die Schienen-Control GmbH (SCG) im Rahmen eines Verfahrens überprüft und diese Vorgehensweise bestätigt wurde.

### 3.3.2 Pottendorfer Linie

Zur Ermöglichung der unter Punkt 3.3.1 angeführten Systematik und der Umsetzung der aufwändig vorbereiteten Umstellung der Verkehre, ergibt sich ein terminlicher Fixpunkt, dessen Einhaltung zur Hintanhaltung eines gravierenden Nachteils für das öffentliche Wohl dringend geboten ist: Die durchgehend 2-gleisige Inbetriebnahme der Pottendorfer Linie im September 2027.

Konkret geht es dabei darum, dass mit diesem Termin die Fernverkehrszüge (Railjet, Nachtzüge) und der schnelle Nahverkehr (Eilzüge, REX-Züge) zwischen Wr. Neustadt und Wien Meidling von der Südbahn auf die Pottendorfer Linie umzulegen sind und die entsprechenden Fahrplantrassen zur Einhaltung des Integrierten Taktfahrplanes (ITF) zur Verfügung stehen müssen.

Für die Herstellung der durchgehenden 2-Gleisigkeit der Pottendorfer Linie ist auch deren 2-gleisige Ein- bzw Ausbindung in den Bahnhof Wr. Neustadt erforderlich.

Die Umlegung der Fernverkehrszüge und des schnellen Nahverkehrs zwischen Wr. Neustadt und Wien Meidling von der Südbahn auf die Pottendorfer Linie per 09/2027 ist insbesondere aus folgenden Gründen erforderlich:

- Im Bahnhof Wien Meidling sind im Bereich der Bahnsteige 1-4, zur Implementierung des neuen Sicherungssystems ETCS Level II only für die Aufnahme des neuen S-Bahntaktes (2,5-Minuten-Intervall) im Bereich der S-Bahn-Stammstrecke Wien und der Südbahn, Baumaßnahmen im Zeitraum 09/2027 - 12/2027 (also bereits in einem Zeitraum ab 3 Monate vor dem Fahrplanwechsel 12/2027) notwendig. Das Führen von Fernverkehrszügen von der Südbahn über diese Bahnsteige (insbesondere Bahnsteig 4) ist daher ab 09/2027 sowohl technisch als auch betrieblich (Bahnsteigbelegung) nicht mehr möglich. Da zusätzlich die Bahnsteige 5-6 zukünftig für den schnellen Fernverkehr der Weststrecke (in Richtung Linz, Salzburg, Passau) reserviert sind, muss der schnelle Fernverkehr der Südstrecke daher über die Bahnsteige 7-8 in Wien Meidling abgewickelt werden und daher über die Pottendorfer Linie im Bahnhof Wien Meidling ein-/ausfahren.
- Nur dadurch kann die Implementierung des neuen S-Bahntaktes (2,5-Minuten-Intervall) im Bereich der S-Bahn-Stammstrecke Wien ab 12/2027 (Fahrplanwechsel) umgesetzt werden, folgend den umfangreichen Baumaßnahmen auf der S-Bahn-Stammstrecke Wien in den Jahren 2025 bis 2027, ebenfalls unter Belegung der Bahnsteige 1-4 in Wien Meidling.

- Für die geplante Verdichtung des Nahverkehrs auf der Südbahn zwischen Wr. Neustadt und Wien Meidling werden
  - aufgrund der Bestrebungen von VOR/Land NÖ/Land Wien,
  - korrespondierend mit der Verdichtung der Verkehre auf der S-Bahn-Stammstrecke Wien (angestrebter 2,5-Minuten-Takt),
  - sowie zur Gewährleistung des verdichteten Taktes entlang der Südbahn in Verbindung mit der S-Bahn-Stammstrecke für den benötigten Nahverkehr (5-Minuten-Takt Wien Meidling – Wien Liesing; 10-Minuten-Takt Wien Liesing – Mödling),

die derzeit durch die Fernverkehrszüge und den schnellen Nahverkehr belegten Trassen benötigt. Zur Vorbereitung des verdichteten Nahverkehrstaktes werden bereits aktuell und folgend bis 2027 diverse Baumaßnahmen auf der Südbahn umgesetzt (Bahnhofsumbauten, Bahnsteigverlängerungen mit den entsprechenden Begleitmaßnahmen wie Gleisbauarbeiten und Maßnahmen zur Barrierefreiheit etc.) und somit die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen.

- Die Umlegung des Personenverkehrs  $\geq 160\text{km/h}$  (Railjet, EC, IC, Nachtzüge, Eilzüge und REX-Züge) und des Güterverkehrs von der Südbahn auf die Pottendorfer Linie ist aus folgendem weiteren Grund notwendig: Der Abschnitt Mödling – Wien Meidling ist in den Schienennetznutzungsbedingungen (SNNB) 2024 unter Punkt 4.6 als überlastete Infrastruktur gemäß § 65c Abs 1 EisbG ausgewiesen. Der Streckenabschnitt zählt mit bis zu 400 Zügen pro Werktag schon heute zu einem der am stärksten frequentierten im gesamten ÖBB-Netz. Die Umlegung der oben angeführten Züge von der Südbahn auf die Pottendorfer Linie führt zu einer Entlastung dieses Abschnittes und schafft gleichzeitig die Möglichkeit zur Umsetzung des Projektes „Wien Meidling - Mödling – Viergleisiger Ausbau“ (durch zwei zusätzliche Gleise werden die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen, um dem wachsenden Bedarf nach einer leistungsfähigen Anbindung des Raums südlich von Wien an die Hauptstadt nachzukommen). Die Entflechtung von S-Bahn und schnellem Nahverkehr schafft neue Kapazitäten für einen dichteren S-Bahnverkehr: Ab 2030 sind ein 5-Minuten-Takt der S-Bahn sowie zusätzliche schnelle Nahverkehrsverbindungen zwischen Wien Meidling und Wien Liesing sowie ab 2032 ein 10-Minuten-Takt der S-Bahn zwischen Wien Liesing und Mödling vorgesehen.
- Sicherstellung der aufgrund der übergeordneten Planungen im Integrierten Taktfahrplan ITF entlang der gesamten Südachse hinterlegten Fahrzeiten, folgend der Inbetriebnahme

Koralmbahn und Semmering-Basistunnel: Das Zielkonzept des Fernverkehrs in den Bundesländern Steiermark und Kärnten, mit den Knoten-Kanten-Zeiten und damit sämtlichen Anschlussmöglichkeiten, kann damit bereits mit der Inbetriebnahme des Koralmtunnels endgültig umgesetzt werden. Damit entstehen aber relativ enge Fahrzeiten für den Fernverkehr auf der Südachse, die durch Zwänge im Konzept des Integrierten Taktfahrplanes entstehen.

Aufgrund der oben angeführten Notwendigkeit, die Fernverkehrszüge per 09/2027 auf die Pottendorfer Linie umzulegen, und aufgrund der beschriebenen Fahrzeitzwänge entsteht das Erfordernis, die Strecke zwischen Wr. Neustadt und Wien Meidling in einer Fahrzeit von 25 min zurückzulegen. Diese erforderlichen Fahrzeiten lassen nicht nur keine Einschränkungen zu, sondern bedingen den Ausbau der Pottendorfer Linie auf  $V_{\max} = 200$  km/h bzw im Bereich von Ebenfurth auf eine VzG-Geschwindigkeit von 160 km/h. Die Umsetzung dieser Maßnahme erfolgt im Zuge des Projektes „Schleife Ebenfurth“.

Um hinkünftig auf der Pottendorfer Linie die erforderlichen Kapazitäten für den Fernverkehr und den schnellen Nahverkehr in einer durchgehenden 2-Gleisigkeit zur Verfügung stellen zu können, wird mit der Umsetzung des Vorhabens „Wr. Neustadt Hbf Nordkopf – Errichtung 4-gleisige Einfahrt“ die nördliche Bahnhofsein-/ausfahrt vom derzeit 3-gleisigen Bestand in eine 4-gleisige Anlage umgebaut.

Im Hinblick auf die Nutzung von Synergien sowie zur Vermeidung von doppelten Verkehrseinschränkungen ist auf der Pottendorfer Linie eine Abstimmung zwischen den Bauphasen des Vorhabens „Schleife Ebenfurth“ und den Bauphasen des Vorhabens „Wr. Neustadt, Nordkopf“ vorgesehen:

- Da bei beiden Projekten umfangreiche Betriebs- und Verkehrseinschränkungen und damit Verschlechterungen für die Bahnkunden entlang der Pottendorfer Linie einhergehen (zB Sperre der S60 zwischen Ebenfurth und Wr. Neustadt bzw zwischen Wampersdorf und Wr. Neustadt und Ersatz durch Schienenersatzverkehre mittels Bussen), werden die Bauphasen des Projektes „Schleife Ebenfurth“ im Bereich der Pottendorfer Linie mit den Bauphasen des gegenständlichen Vorhabens abgestimmt. Dieser Umstand bedingt wiederum, dass die Bauphasen des gegenständlichen Vorhabens gleichzeitig mit den Bauphasen des Projektes „Schleife Ebenfurth“ im Bereich der Pottendorfer Linie im Zeitraum 2025 bis spätestens 09/2027 umzusetzen sind.
- Zusätzlich sind die Bauphasen des Projektes „Schleife Ebenfurth“ im Bereich der Pottendorfer Linie mit den Bauphasen des gegenständlichen Vorhabens abgestimmt, weil

die für die Inbetriebnahme der durchgehenden 2-Gleisigkeit die Fertigstellung der entsprechenden Bauphasen sowohl im Bereich der Ein-/Ausmündung der Pottendorfer Linie in/aus dem Bahnhof Wr. Neustadt als auch im Bereich von Ebenfurth zur Aufnahme des Fernverkehrs und des schnellen Nahverkehrs auf der Pottendorfer Linie per 09/2027 gegeben sein muss.

- Aufgrund der nachfolgenden Bauphasen im Bereich der bis 09/2027 durch den Fernverkehr und schnellen Nahverkehr genutzten Gleise und Bahnsteige im Bf Wien Meidling können diese ab 09/2027 durch den Fernverkehr und schnellen Nahverkehr – so er weiterhin zwischen Wr. Neustadt und Wien Meidling über die Südbahn fahren müsste – nicht mehr genutzt werden, weshalb die durchgehende 2-Gleisigkeit in Richtung Pottendorfer Linie per 09/2027 gewährleistet sein muss.
- In weiterer Folge werden durch Abschluss der Baumaßnahmen „Wr. Neustadt Nordkopf“ die vollen Kapazitäten auf der Südbahn, folgend der Fertigstellung der Baumaßnahmen auf der S-Bahn-Stammstrecke Wien, für die Verdichtung des Nahverkehrs zwischen Wien Meidling und Wr. Neustadt, und in Vorbereitung zur Inbetriebnahme des Semmering-Basistunnels, sichergestellt.

Zusätzlich werden

- in den Jahren 2025 und 2026 die Elektrifizierung (und damit Dekarbonisierung) der Mattersburger Strecke (Wr. Neustadt – Mattersburg – Loipersdorf/Schattendorf – Sopron) inkl Nahverkehrsverdichtung (Streckensperren im Sommer 2025 und zwischen 02/2026 und 12/2026),
- und voraussichtlich in den Jahren 2029/2030 die Elektrifizierung (Dekarbonisierung) der äußeren Aspangbahn (Wr. Neustadt – Aspang) vorangetrieben.

Über diese Strecken werden Eilzüge geführt, die zukünftig als schneller Nahverkehr (Eilzüge, REX-Züge) zwischen Wr. Neustadt und Wien Meidling über die Pottendorfer Linie (und nicht mehr über die Südbahn) geführt werden können. Auch aus diesem Grund ist eine Fertigstellung der durchgehenden 2-Gleisigkeit auf der Pottendorfer Linie per 09/2027 erforderlich.

### 3.3.3 Zwischenergebnis

Das gegenständliche Vorhaben ist Teil eines Gesamtverkehrssystems auf der Schiene und trägt damit sowohl zum Nahverkehr in der Ostregion als auch zum Fernverkehr entlang der Südachse einen wesentlichen Beitrag bei. Eine Umsetzung des Vorhabens ist zusammengefasst aus den folgenden Gründen **dringend geboten**:

- Die Übernahme der Verkehre (Fernverkehr, schneller Nahverkehr) von der Südbahn auf die Pottendorfer Linie – zur Ermöglichung der Nahverkehrsverdichtung auf der Südbahn – ist per 09/2027 notwendig. Anderenfalls besteht eine Gefährdung des gesamten Nahverkehrssystems auf der Südachse bzw in der Ostregion; dieser Umstand würde den gesamten Ballungsraum entlang der Achse Wr. Neustadt – Baden – Wien sowie die S-Bahn-Stammstrecke in Wien betreffen.
- Bei Übernahme der Verkehre (Fernverkehr, schneller Nahverkehr) von der Südbahn auf die Pottendorfer Linie ist die Sicherstellung der Fahrzeiten des Fernverkehrs und des schnellen Nahverkehrs im Knoten-Kantenmodell auf der gesamten Südachse (Niederösterreich, Steiermark, Kärnten) notwendig. Die Fahrzeiten können nur unter höchstmöglicher Ausnützung der hohen Fahrgeschwindigkeiten (160 km/h, 200 km/h) auf der Pottendorfer Linie gewährleistet werden; dies bedingt auch die Herstellung einer durchgehenden 2-Gleisigkeit.
- Vermeidung von Streckensperren, Umleitungen, Schienenersatzverkehre.

### 3.3.4 Zur Betriebspflicht der Antragstellerin

Eine rechtsmittelbedingte Verzögerung der Bauumsetzung hätte überdies gravierende Nachteile für vitale öffentliche Interessen, insbesondere das öffentliche Verkehrsinteresse und damit für den Klimaschutz, zur Folge. Konkret geht es dabei unter anderem um die Unterbrechung bzw den Entfall von Verbindungen, deren Aufrechterhaltung nicht nur im Interesse der beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen liegt, sondern für deren Ermöglichung die Antragstellerin aufgrund der sie treffenden eisenbahnrechtlichen Betriebspflicht rechtliche Verantwortung trägt (vgl dazu unten).



#### 3.3.4.1 Allgemeines

Betriebspflichten von Eisenbahnunternehmen sind an mehreren Stellen im EisbG positivrechtlich verankert. Die allgemeine Betriebspflicht einer öffentlichen Eisenbahn ergibt sich dabei zunächst aus § 2 Eisenbahngesetz 1957 (idF kurz: EisbG). Aus § 22 Abs 3 EisbG ergibt sich zudem die Pflicht eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, die Eisenbahninfrastruktur für Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung zu stellen.

Dem korrespondiert die sondergesetzlich begründete Betriebspflicht der ÖBB-Infrastruktur AG nach den Bestimmungen des Bundesbahngesetzes.

Schließlich bestehen aber auch vertragliche Verpflichtungen der ÖBB-Infrastruktur AG, etwa gegenüber dem Bund, eine bedarfsgerechte Schieneninfrastruktur zur Verfügung zu stellen (vgl unten).

#### 3.3.4.2 Zur allgemeinen Betriebspflicht

§ 2 EisbG enthält eine Definition öffentlicher Eisenbahnen und des öffentlichen Verkehrs sowie die allgemeine Betriebspflicht eines Eisenbahnunternehmens (idF kurz EisbU) als Betreiber einer öffentlichen Eisenbahn. Diese Betriebspflicht ergibt sich vor allem in Zusammenschau mit § 28 EisbG, der eine Einstellung des Betriebes einer Bewilligungspflicht unterwirft<sup>9</sup>: Die Betriebspflicht besteht also auf Bestandsdauer der genehmigten Eisenbahn und ihrer Strecken, bis die Einstellung wegen wirtschaftlicher Unzumutbarkeit der Fortsetzung des Betriebes oder zumindest die Abtragung und Außerbetriebnahme nach eisenbahnbaurechtlichen Bestimmungen behördlich bewilligt ist.<sup>10</sup>

Der Umstand, dass die Einstellung des Betriebs einer öffentlichen Eisenbahn einer behördlichen Bewilligung bedarf, ergibt (e contrario) auch bzw implizit die das EisbU treffende Betriebspflicht. Der (Fort-)Betrieb einer öffentlichen Eisenbahn ist für den Gesetzgeber insofern von immenser Bedeutung, als er normiert hat, dass sich das EisbU auch im Falle wirtschaftlicher Unzumutbarkeit dennoch um einen Fortbetrieb durch ein anderes EisbU bemühen muss (vgl § 28 Abs 4 EisbG). Erst mit der behördlichen Entscheidung wird das EisbU von der Betriebspflicht entbunden.

<sup>9</sup> Vgl Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner, Eisenbahngesetz<sup>4</sup> (2022), Seite 453.

<sup>10</sup> Vgl Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner, Eisenbahngesetz<sup>4</sup> (2022), Seite 578.

#### 3.3.4.3 Zur Betriebspflicht gemäß § 22 EisbG

Zusätzlich zur Betriebspflicht gemäß § 2 EisbG normiert § 22 EisbG eine Betriebspflicht für Eisenbahnverkehrsunternehmen (idF kurz EisbVU). Gemäß § 22 Abs 1 EisbG hat ein EisbVU, das Eisenbahnverkehrsdienste im Personenverkehr auf öffentlichen Eisenbahnen erbringt, diese bedarfsgerecht anzubieten. Entsprechend werden Eisenbahninfrastrukturunternehmen (idF kurz EisbIU) in § 22 Abs 3 EisbG verpflichtet, die Eisenbahninfrastruktur den EisbVU zwecks Zuganges anzubieten und zur Verfügung zu stellen.

§ 22 Abs 3 EisbG weist somit auch auf die Betriebspflicht eines EisbIU hin: EisbIU, die nicht selbst Verkehrsleistungen erbringen, müssen die Infrastruktur anbieten (somit von sich aus Aktivitäten setzen) und zur Verfügung stellen (den zugangsberechtigten EisbVU Zugang gewähren).<sup>11</sup>

#### 3.3.4.4 Zur bundesbahnrechtlichen Betriebspflicht der ÖBB-Infrastruktur AG

Analog zu den Bestimmungen über die Bau- und Betriebspflicht konzessionierter Eisenbahnen gem § 14 ff EisbG kommt der Antragstellerin als Betreiberin der magistralen nationalen Eisenbahninfrastruktur gem § 31 Bundesbahngesetz (BBG) die (auch) hoheitlich erteilte „Aufgabe“ zu, „eine bedarfsgerechte und sichere Schieneninfrastruktur (einschließlich Hochleistungsstrecken)“ zu planen, zu bauen und instandzuhalten. Das Gesetz erteilt der ÖBB-Infrastruktur AG aber auch den ausdrücklichen Auftrag, dass diese Infrastruktur „bereitgestellt und betrieben wird“.

Die ÖBB-Infrastruktur AG trifft also – in Übereinstimmung mit den allgemeinen Vorgaben des EisbG – eine sondergesetzlich begründete, gesetzliche Verpflichtung, insbesondere im Bereich der Hauptbahnen den Betrieb mit optimaler Verfügbarkeit sicherzustellen.

#### 3.3.4.5 Zur vertraglichen Betriebspflicht

Den Bestimmungen der § 55b EisbG und §§ 42 Abs 1 und 2 Bundesbahngesetz entsprechend, wurde die Betriebspflicht der Antragstellerin auch in vertraglichen Regelungen umgesetzt: Konkret wurde etwa je ein Zuschussvertrag zwischen dem Bund und der Antragstellerin zur Rahmenplanperiode 2022 - 2027 abgeschlossen.<sup>12</sup> Aus den Verträgen sowie den zugrundeliegenden gesetzlichen Bestimmungen ergibt sich die Verpflichtung, den Ausbau des

<sup>11</sup> Vgl. Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner, Eisenbahngesetz<sup>4</sup> (2022), Seite 578.

<sup>12</sup> Beide abrufbar unter

[https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/infrastruktur\\_fahrzeuge/finanzierungsvertrag.html](https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/infrastruktur_fahrzeuge/finanzierungsvertrag.html).

Schiennetzes in Abstimmung mit dem Bund (in Form eines gemeinsam ausgearbeiteten und langfristigen Infrastrukturplans, „abgestimmtes Zielnetz“) vorzunehmen und bedarfsgerechte Schieneninfrastruktur zur Verfügung zu stellen.<sup>13</sup> Dadurch werden die zentralen, in § 31 BBG normierten gesetzlichen Aufgaben zu vertraglichen Verpflichtungen aufgrund von mit den hoheitlichen Gebietskörperschaften getroffenen Verträgen erfüllt.

Somit ist die Antragstellerin auch vertraglich zur Bereitstellung (und sohin im Ergebnis auch zum Betrieb) der nationalen Eisenbahn-Infrastruktur verpflichtet.

#### 3.3.4.6 Zwischenergebnis

Als Zwischenergebnis kann somit festgehalten werden, dass sowohl gesetzliche als auch vertragliche Betriebspflichten der Antragstellerin bestehen, die die Aufgabe zur zeitgerechten Schaffung und maximalen Verfügbarkeit einer bedarfsgerechten Infrastruktur umfasst.

#### 3.3.5 Ergebnis

Als Ergebnis bleibt damit festzuhalten, dass – wie oben dargestellt – das Vorhaben vorzeitig umgesetzt werden muss, da andernfalls die erforderliche Aufrechterhaltung von Verkehrsverbindungen, aufgrund der zeitlich zwingend mit Aufschub der Vollstreckung einhergehenden Verschiebung der Umsetzung, nicht mehr gewährleistet werden kann. Die Aufrechterhaltung bzw. Schaffung von Verkehrswegen ist jedenfalls als solches öffentliches Interesse anzusehen, das die sofortige Vollstreckung eines Bescheides erforderlich macht<sup>14</sup>.

Im Ergebnis stellen die oben dargestellten Szenarien, die aufgrund der aufschiebenden Wirkung der Beschwerden eintreten würden, solche dar, deren Eintreten einen **gravierenden Nachteil für das öffentliche Wohl** darstellen würden.

Der von der Judikatur geforderte **enge zeitliche Zusammenhang** zwischen dem drohenden Eintritt eines gravierenden Nachteils für das öffentliche Wohl und der Entscheidung der Verwaltungsbehörde über den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung liegt daher, aufgrund der gezeigten unmittelbaren Konnexität zwischen Zuwarten und Verschiebung des Baubeginns und der damit nicht möglichen Einhaltung der Inbetriebnahme der durchgehenden 2-Gleisigkeit der

<sup>13</sup> Vgl je Z 3 lit a der allgemeinen Zuschussbedingungen der Zuschussverträge.

<sup>14</sup> Vgl dazu BVwG 28.3.2022, W248 2249759-1 unter Verweis auf VwGH 24.5.2016, Ra 2016/07/0039.

Pottendorfer Linie im obigen Sinne, vor; **die Gefahr besteht demnach auch ganz konkret und ist damit der vorzeitige Vollzug dringend geboten.**

Dazu erlaubt sich die Antragstellerin eine Präsentation vorzulegen.

#### **4. Interessen am Aufschub der Vollstreckung**

4.1 Wie gerade gezeigt, droht bei nicht rechtzeitiger Umsetzung des Vorhabens ein gravierender Nachteil für das öffentliche Wohl, den es zu verhindern gilt. Die Umsetzung liegt damit schon deswegen im öffentlichen Interesse.

4.3 Im Ergebnis überwiegen die berührten öffentlichen Interessen schon deswegen, weil Interessen, die gegen den sofortigen Vollzug des Bescheides sprechen, nicht ersichtlich sind bzw durch die vorzeitige Umsetzung keine irreparablen und unumkehrbaren Tatsachen geschaffen werden.

Kurzum: Die Voraussetzungen für den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung liegen vor.

### **V. Anträge**

Die ÖBB-Infrastruktur AG stellt sohin aufgrund oben dargestellter Sach- und Rechtslage den

#### **Antrag,**

die NÖ Landesregierung möge gem §§ 23b, 24 und 24f UVP-G im teilkonzentrierten Verfahren

- die naturschutzrechtliche Bewilligung nach den Bestimmungen des NÖ NSchG für das im Antrag und den beiliegenden Projektunterlagen näher beschriebene Vorhaben sowie
- alle sonst für die Umsetzung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungen, die in ihren Zuständigkeitsbereich fallen,

erteilen.

## **VI. Anregung**

Unter einem ergeht die Anregung, die Behörde möge allfälligen Rechtsmitteln gegen die Erledigung gem § 13 Abs 2 VwGVG die aufschiebende Wirkung aberkennen.

## **VII. Ansprechpersonen**

Als Ansprechpersonen stehen bei der ÖBB-Infrastruktur AG für das gegenständliche Vorhaben für technische Fragen und das Projektmanagement Dipl.-Ing. Thomas Schöfmann (Projektleiter, [thomas.schoefmann@oebb.at](mailto:thomas.schoefmann@oebb.at)), Ing. Marko Frömel ([marko.froemel@oebb.at](mailto:marko.froemel@oebb.at)) und Dipl.-Ing. Julian Reichstein ([julian.reichstein@oebb.at](mailto:julian.reichstein@oebb.at)) sowie für rechtliche Themenstellungen Mag. Michaela Haas ([michaela.haas@oebb.at](mailto:michaela.haas@oebb.at)) zur Verfügung.

ÖBB-Infrastruktur AG