

# Ausbau Nordbahn

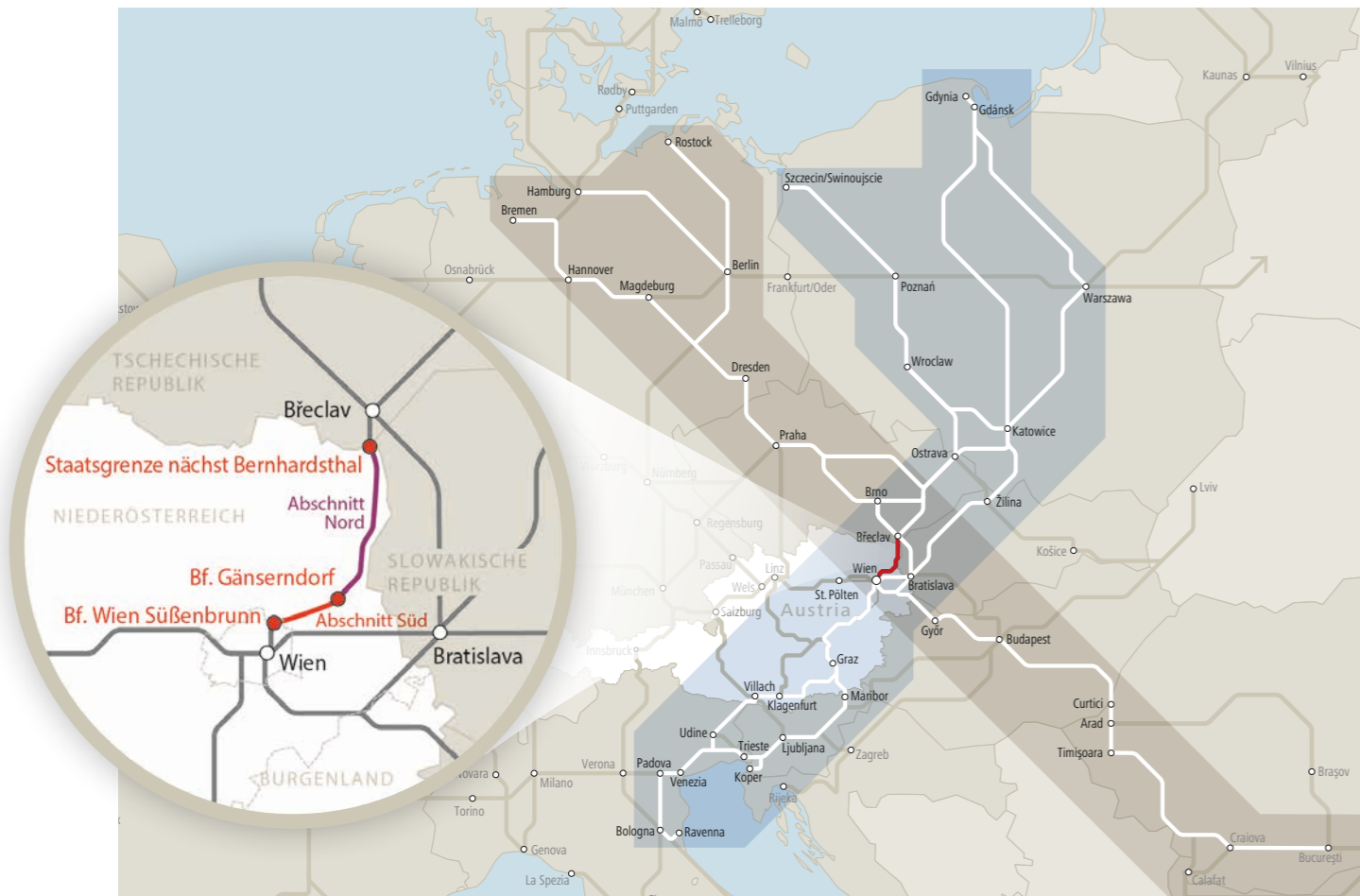
START DER UMWELTVERTRÄG-  
LICHKEITSPRÜFUNG (UVP)  
JULI 2020



## Modernisierung der ältesten Bahnstrecke Österreichs

Die Modernisierung der Nordbahn ist ein wichtiger Meilenstein zur Attraktivierung des Bahnverkehrs in Österreich sowie im internationalen

Personen- und Güterverkehr. Mit dem Ausbau der Strecke schaffen wir kürzere Fahrzeiten und ein verbessertes Angebot im Nahverkehr.



Das Projektgebiet teilt sich in einen Südabschnitt (Wien-Süßenbrunn bis Gänserndorf) sowie einen Nordabschnitt (Gänserndorf bis Bernhardsthal) und erstreckt sich auf einer Länge von rund

66 Kilometern. Davon entfallen auf den Südabschnitt rund 21 Kilometer. Für beide Abschnitte ist jeweils eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) vorgesehen.

### ZIELE UND NUTZEN DES AUSBAUS DER NORDBAHN

- Modernisierung von 17 Haltestellen/Bahnhöfen
- Barrierefreiheit
- Fahrzeitgewinn
- Verstärkung S-Bahn Takt
- Lärmschutz
- Erweiterung P&R / B&R
- Eisenbahnkreuzungs-Auflassung für mehr Sicherheit

## Ausblick zum Verfahren

Für das Projekt Nordbahn steht demnächst ein großer Meilenstein bevor. Im Juli 2020 reicht die verantwortliche Projektleitung der ÖBB-Infrastruktur AG die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) beim zuständigen Ministerium, dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), ein. Das ist der Auftakt zu einer umfassenden Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) dient dazu, schon vor der Umsetzung mögliche Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt nach den neuesten wissenschaftlichen Methoden zu prüfen. Die Umweltverträglichkeitserklärung umfasst die detaillierte Beschreibung des gesamten Vorhabens. Sie enthält außerdem die Beurteilung, wie sich die Bahnstrecke auf sogenannte Schutzgüter – wie beispielsweise die Lebensräume von Pflanzen und Tieren –

auswirkt. Für jeden Fachbereich erarbeiten Planerinnen und Planer die Auswirkungen auf die Umwelt in der Bau- und Betriebsphase. Dabei sehen sie von Anfang an auch Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen vor. Diese können von Lärmschutz über landschaftsplanerische Maßnahmen bis hin zu ökologischen Ausgleichsflächen oder Wiederaufforstungen reichen. Die Ergebnisse werden im Anschluss von unabhängigen Experten aus zahlreichen Fachbereichen geprüft. Im Bedarfsfall fordern sie ergänzende Maßnahmen.

### WUSSTEN SIE ?

Für die Erstellung der Unterlagen ist eine von der ÖBB-Infrastruktur AG beauftragte Planergemeinschaft federführend verantwortlich. Viele der einzelnen Fachberichte wurden wiederum von weiteren spezialisierten Planungsbüros erstellt. Insgesamt wirken mehr als 90 Expertinnen und Experten an der Ausarbeitung der Unterlagen.



## Schutzgüter

Das Umweltverträglichkeitsprüfungs-gesetz bestimmt auf Grundlage der UVP-Richtlinie der Europäischen Union, was Schutzgüter im Sinne des Umweltschutzes sind. Aus diesen verpflichtenden Vorgaben hat die Behörde mit Unterstützung ihrer Sachverständigen jene Fachbereiche abgeleitet, die von den ÖBB zu behandeln und darzustellen sind. Die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen beurteilt alle Auswirkungen des Projekts – sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase

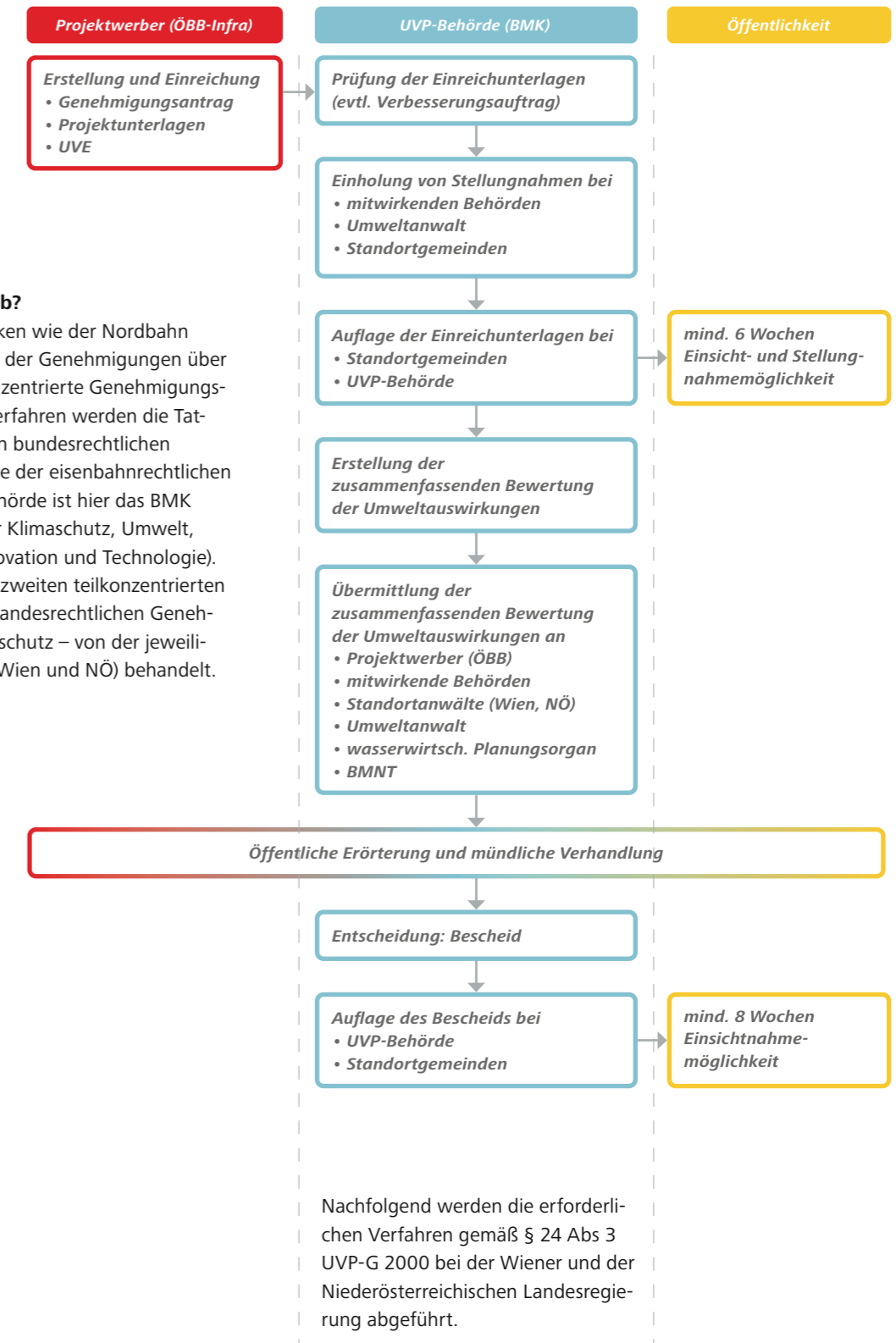
Schutzgut (laut UVP-Gesetz)	Fachbericht (FB) zum Thema
Menschen	FB Humanmedizin FB Raumnutzung
Biologische Vielfalt einschließlich Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume	FB Tiere und deren Lebensräume FB Pflanzen und deren Lebensräume, Waldökologie FB Gewässerökologie
Fläche und Boden	FB Fläche und Boden
Wasser	FB Wasser
Luft und Klima	FB Luft und Klima
Landschaft	FB Landschaftsbild und Ortsbild
Sach- und Kulturgüter	FB Sach- und Kulturgüter

Zur Vermeidung und Verminderung von Eingriffen in besonders sensible Lebensräume wird das Vorhaben im Laufe der Planungen optimiert. Für die Bauphase werden Schutzmaßnahmen vorgesehen. Zum Ausgleich von Beeinträchtigungen durch das Vorhaben auf wertvolle Lebensräume und die darin vorkommen-

den Arten werden insbesondere Maßnahmen zur Wiederherstellung und Schaffung von Ersatzlebensräumen festgelegt. Diese Maßnahmen tragen auch zur strukturellen und visuellen Einbindung des Bauwerks in den Landschaftsraum bei.

## Das Verfahren im Detail

Ablauf des UVP-Verfahrens – Ausbau Nordbahn



### Wie läuft eine UVP ab?

Bei Hochleistungsstrecken wie der Nordbahn erfolgt die Abwicklung der Genehmigungen über das sogenannte teilkonzentrierte Genehmigungsverfahren. Im ersten Verfahren werden die Tatbestände der geltenden bundesrechtlichen Bestimmungen inklusive der eisenbahnrechtlichen Belange behandelt, Behörde ist hier das BMK (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie). In dem nachlaufenden zweiten teilkonzentrierten Verfahren werden die landesrechtlichen Genehmigungen – z. B. Naturschutz – von der jeweiligen Landesregierung (Wien und NÖ) behandelt.



© ÖBB/Harald Eisenberger

## Was passiert nach der Einreichung?

Die Umweltverträglichkeitserklärung und sämtliche Projektunterlagen sind für alle Interessierten zu Beginn des Verfahrens mindestens sechs Wochen in den Standortgemeinden und im Ministerium zur öffentlichen Einsichtnahme aufgelegt. In dieser Zeit haben die Parteien die Möglichkeit, eine Stellungnahme abzugeben. Das BMK als Behörde beauftragt für jeden Fachbericht unabhängige Sachverständige. Sie stellen fest, ob die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umwelt richtig beurteilt wurden und ob die geplanten Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen ausreichend sind. Gemeinsam erarbeiten die Sachverständigen ein alle Auswirkungen betrachtendes Umweltverträglichkeitsprüfgutachten. Das fertige Gutachten liegt mindestens vier Wochen in den Standortgemeinden und im Ministerium zur öffentlichen Ein-

sichtnahme auf. So haben die Parteien wieder die Möglichkeit, vor der öffentlichen Erörterung und der mündlichen Verhandlung eine Stellungnahme dazu abzugeben. In der mündlichen Verhandlung wird das Bauvorhaben unter Berücksichtigung aller anzuwendenden Verwaltungsvorschriften besprochen und die Parteien können ihre Interessen vertreten. Auch die mitwirkenden Behörden sind beizuziehen. Beurteilt das Ministerium das Vorhaben positiv, steht am Ende des Verfahrens ein gültiger UVP-Bescheid.



© ÖBB/Irene Veitmeier

### Wer hat Parteistellung?

Parteistellung in diesem UVP-Verfahren haben

- Nachbarn/Nachbarinnen
- nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften (z. B. Eisenbahngesetz, Wasserrechtsgesetz, Forstgesetz etc.) vorgesehene Parteien
- der Umweltanwalt
- das wasserwirtschaftliche Planungsorgan
- die Standortgemeinden und die an diese unmittelbar angrenzenden österreichischen Gemeinden, die von wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt betroffen sein können
- Bürgerinitiativen
- anerkannte Umweltorganisationen
- die Standortanwälte

Bei Projekten dieser Größenordnung umfassen die Unterlagen meist mehrere hundert Seiten. Die wesentlichen Dokumente sind während des Verfahrens auch online, auf der Homepage des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) unter [www.bmk.gv.at](http://www.bmk.gv.at) abrufbar.



© ÖBB/Tabea Ibele

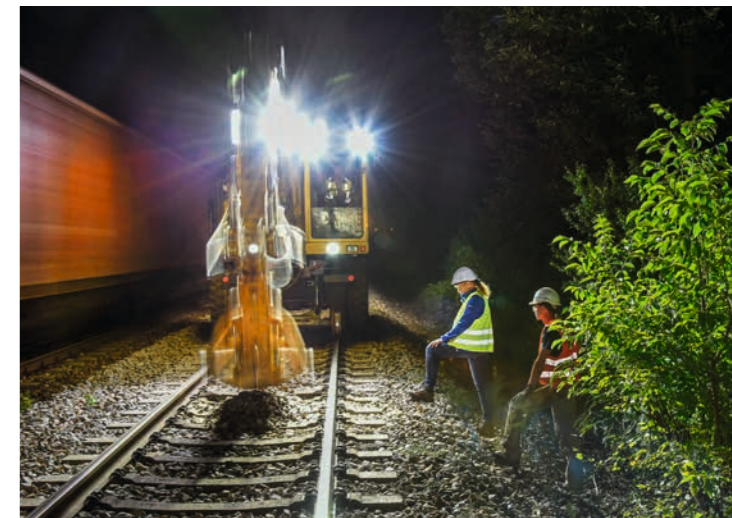
## Die Planungsphase

### Vermessungen und Grenzfeststellungen

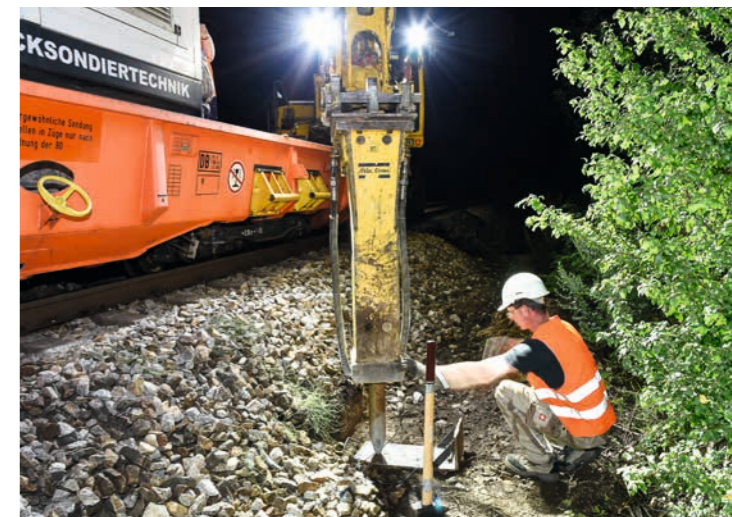
Im Vorfeld der Planungen für den Ausbau der Nordbahn wurden entlang der Bahntrasse in allen Bereichen, in denen Anlagen errichtet oder umgebaut werden sollen, Vermessungsarbeiten durchgeführt. Die Daten bilden die Basis und Grundlage für die weiteren Planungsschritte. Ebenso wurden vorab zur Feststellung der Grundstücksgrenzen und damit auch zur Sicherstellung der Parteistellungen Grenzfeststellungen durchgeführt.

### Baugrunderkundungen

Zur Abklärung der Untergrund- und Grundwasserverhältnisse werden Baugrunderkundungen durchgeführt. Diese dienen der Untersuchung des geologischen Aufbaus (Boden) sowie der hydrogeologischen Zusammenhänge (Grundwasser, Wasserdurchlässigkeit) im Projektgebiet. Ein Großteil der Kernbohrungen ist zu Grundwassermessstellen für die längerfristige Beobachtung von Grundwasserständen ausgebaut worden.



© ÖBB/Deoptio



### Bestandsaufnahme Emissionen

Umweltauswirkungen müssen im Projekt ganzheitlich und umfassend betrachtet und dargestellt werden. In diesem Zusammenhang spielt der Immissionsschutz eine besondere Rolle. Zu diesem Zweck sind umfassende Bestandsaufnahmen und Prognoseberechnungen notwendig.

### Erhebungen zum Themenbereich Naturraum

Im Zuge der Erstellung der UVE werden die für den Themenbereich Naturraum vorhandenen Lebensräume für Pflanzen und Tiere erhoben und deren ökologische Wertigkeit beurteilt. Das Kartierungsteam ist seit 2018 im Gelände unterwegs und erhebt den aktuellen Bestand entlang der Nordbahn. Die Bewertung erfolgt einerseits auf Basis nationaler und internationaler Schutzbestimmungen sowie der Gefährdung des Lebensraumtyps und Verantwortlichkeit Österreichs für dessen Erhaltung, Ersetzbarkeit, Ausstattungsqualität, andererseits anhand der Raumbedeutung des Biotops.

Die vegetationsökologischen Schwerpunkte finden sich in Trockenrasengesellschaften z.B. auf den Bahnböschungen, die den Steppencharakter der Vegetation in der pannonischen Region widerspiegeln sowie in den Auwäldern der international bedeutenden March-Thaya-Auen. Tierökologisch liegt das Hauptaugenmerk einerseits auf regional charakteristischen Arten und andererseits auf Arten der großräumigen Lebensraumbeziehung im March-Korridor.

Messung des  
Staubniederschlags/  
Umgebungsärms



© J.C. Consultants ZT GesmbH



© Raum Umwelt

### Dialoge – Laufender Austausch mit Gemeinden und Land

Bereits seit dem Jahr 2018 stehen wir im laufenden Dialog mit den betroffenen Standortgemeinden und dem Land Niederösterreich. In zahlreichen Gesprächen mit Bürgermeistern und Gemeindevertretern haben sich unterschiedliche Bedürfnisse und Anregungen zum Ausbau der Nordbahn ergeben, welche wir aufgenommen und evaluiert haben. Soweit möglich, wurden diese in der technischen Planung berücksichtigt.

Als nächsten Schritt sollen Informationsabende für die Bevölkerung folgen. Im Rahmen von Planausstellungen werden wir gemeinsam mit Expertinnen und Experten über das Vorhaben umfassend

informieren und für Rückfragen zur Verfügung stehen.

Für den Südbereich (Wien-Süßenbrunn bis Gänserndorf) war es geplant im Juli 2020 zwei Planausstellungen abzuhalten. In Abhängigkeit vom weiteren Verlauf der Covid-19-Pandemie und den damit einhergehenden Veranstaltungsbeschränkungen, werden im September 2020 für sämtliche Details zur Einreichung der UVE, für alle Gemeinden im Südbereich der Nordbahn, im Rahmen öffentlicher Veranstaltungen in den Gemeinden Deutsch-Wagram und Strasshof präsentiert. Eine Einladung dazu erhalten Sie zeitgerecht per Postwurf. Im Nordabschnitt wird der aktuelle Stand der Planung im Herbst 2020 der Öffentlichkeit präsentiert.



Detaillierte  
Pläne zum Südbereich  
können Sie unter  
[infrastruktur.oebb.at/  
nordbahn-einreichung-uve](https://infrastruktur.oebb.at/nordbahn-einreichung-uve)  
einsehen

© OBBKietz Martin

### Planungen Südbereich (Wien-Süßenbrunn bis Gänserndorf)

Neben umfangreichen Arbeiten an den Bahnanlagen, wie der Erneuerung der Gleis- und Unterbauanlagen, des Neubaus der Oberleitung, werden viele weitere Maßnahmen im Südbereich umgesetzt.

**Bahnhof Wien-Süßenbrunn:** Herstellen der Barrierefreiheit durch Einbau von drei Liften sowie Erneuerung der Bahnsteigdächer.

Zwischen **Aderklaa** und **Deutsch-Wagram:** Auflassung der Eisenbahnkreuzung und als Ersatz Neubau einer Straßenüberführung beim Wirtschaftsweg.

**Deutsch-Wagram:** Abtrag der Eisenbahnbrücke neben dem Rußbach sowie Abtrag und Neubau der Eisenbahnbrücke über den Promenadenweg. Auflassung der Eisenbahnkreuzung der Landesstraße L6 (Franz-Mair-Straße). Als Ersatz wird eine neue Straßenüberführung errichtet. Im Bahnhofsbereich wird die bestehende Straßenbrücke der Landesstraße L13 (Bockfließer Straße) abgetragen und neugebaut.

**Helmahof:** Die Haltestelle wird ebenfalls barrierefrei umgebaut, wofür die bestehenden Gehwegrampen angepasst werden müssen. Die Haltestelle erhält neue Bahnsteigdächer und Unterstände sowie einen neuen Bahnsteigbelag. Die Bahnsteige werden verlängert.

**Silberwald:** Die Haltestelle wird auf den modernsten Stand gebracht. Die Bahnsteige werden künftig gegenüberliegend angeordnet und bieten einen optimalen lichtdurchfluteten Witterungsschutz und modernste Leiteinrichtungen. Der barrierefreie Zugang erfolgt über die neu zu errichtende Straßenunterführung der Landesstraße L3025 (Bahngasse) bzw. über den parallel geführten erhöhten Geh- und Radweg mittels Liften. Die bestehende Eisenbahnkreuzung wird aufgelassen.

**Gänserndorf:** Aufgrund der geltenden Bestimmungen muss der Ehartsteg abgetragen und neu gebaut werden. Generell wird im Bahnhofsbereich die Entwässerung der Bahnanlage adaptiert und teilweise neu gebaut.

Im Zuge des Nordbahnausbaus werden auch die P&R-Anlagen weiter ausgebaut. In Deutsch-Wagram, Strasshof und Gänserndorf werden künftig zusätzliche Stellplätze zur Verfügung stehen.

Allgemein stellt auch das Thema Schallschutz im Projekt Nordbahn einen wesentlichen Punkt dar. Auf Basis der Erhebungen und geltenden Bestimmungen werden entweder Schallschutzwände entlang der Bahn situiert oder objektseitig Schallschutzfenster vorgesehen.

### Planungen Nordabschnitt (Gänserndorf bis Bernhardsthal)

Im Unterschied zum Südabschnitt befinden sich die Planungen im Nordabschnitt noch in einer Vorprojektphase. Im Rahmen des Ausbaus der Nordbahn erfolgt die Attraktivierung der Bahnhöfe und Haltestellen durch Maßnahmen wie zum Beispiel die Neugestaltung von barrierefreien Zugangssituationen oder die Einrichtung von Wegeleitsystemen und Reisenden-Informationssystemen.

Um das Sicherheitsniveau zu erhöhen, werden bestehende Eisenbahnkreuzungen aufgelassen. Ein Großteil der Eisenbahnkreuzungen wird durch eine Straßenüber- oder -unterführung bzw. durch einen Personendurchgang ersetzt. In einem Fall wird anstelle einer Eisenbahnkreuzung ein Steg errichtet. Die Festlegungen der jeweiligen Ersatzmaßnahmen werden im Einvernehmen mit dem Land Niederösterreich und den Gemeinden getroffen.

Auch im Abschnitt Nord wird der Tier- und Umweltschutz im Rahmen des Ausbaus der Nordbahn berücksichtigt. Ein Beispiel dafür stellt die geplante Wildbrücke im Bereich des Matzner Waldes dar, um der Barrierewirkung der Bahnstrecke für die Internationale Wildtierpassage (Alpen-Karpatenkorridor) entgegenzuwirken. Weitere Maßnahmen werden nach Vorliegen aller Erhebungen und Kartierungen unter Berücksichtigung der baulichen Maßnahmen ausgearbeitet. Auch im Nordabschnitt sind teilweise Erweiterungen der Park&Ride-Anlagen vorgesehen.

Damit auch die Anreise zum Bahnhof ökologisch reizvoll ist, soll entlang der gesamten Nordbahn der Ausbau von Bike&Ride Anlagen forciert werden.

## Wie wird sich der Ausbau gestalten?

Der Ausbau der Nordbahn wird unter laufendem Betrieb erfolgen. Dabei steht der Sicherheitsaspekt im Vordergrund. Die Vorbereitungen zur Bauabwicklung haben bereits begonnen. Aus betrieblichen und baulogistischen Gründen erfolgt die Umsetzung der Bauarbeiten in Abschnitten, wobei ein Abschnitt durch eine Betriebsstelle (Bahnhof) und einen Streckenbereich gebildet wird. Die Umsetzung der einzelnen Bauabschnitte erfolgt in Jahrestanchen.

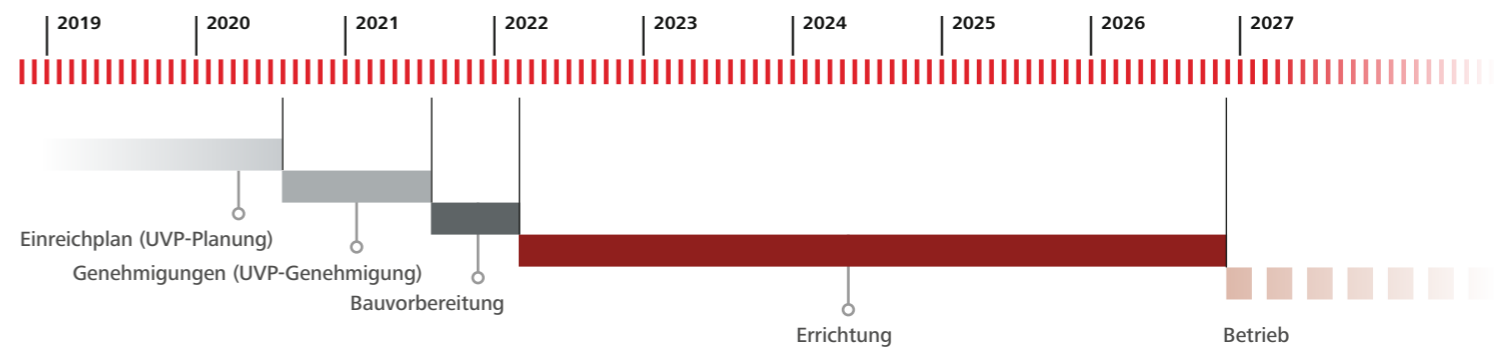
Um den Bahnverkehr in Zukunft noch sicherer zu gestalten, sind wir bemüht potenzielle Unfallquellen wie Eisenbahnkreuzungen aufzulassen. Für die Errichtung von einzelnen Ersatzmaßnahmen (Über- und Unterführungen) werden im Zuge der Auflösungen der

Eisenbahnkreuzungen teilweise Straßensperren inklusive Einrichtung von notwendigen Umleitungsstrecken erforderlich. Die Bauabwicklung des Straßenbaues erfolgt in enger Abstimmung mit dem Land Niederösterreich und den Gemeinden als Straßenerhalter.

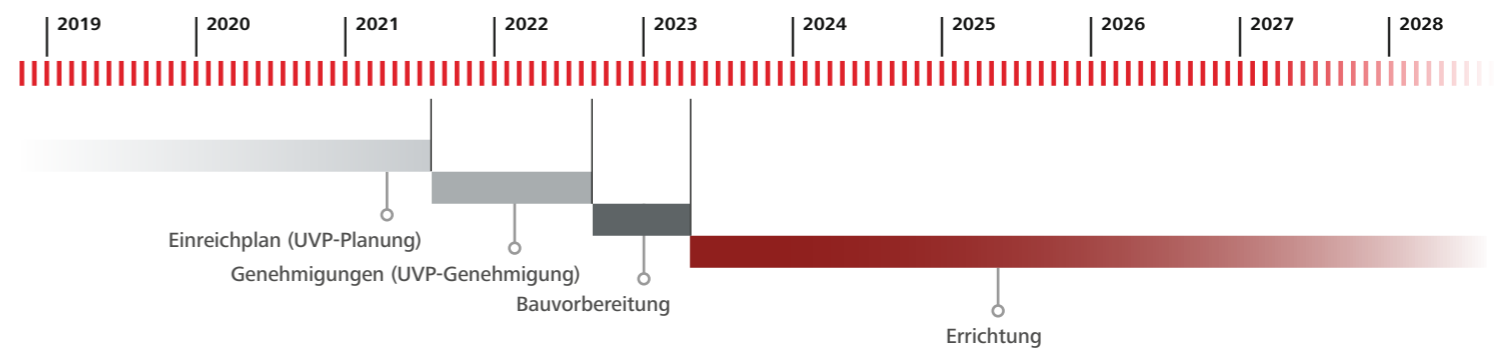
Im Vorfeld werden Anrainerinnen und Anrainer gezielt über Einschränkungen im Bahn- und Straßenverkehr sowie über geringfügige und vorübergehende Beeinträchtigungen durch die Bautätigkeiten informiert.

## Zeitplan

### Südabschnitt



### Nordabschnitt



© OBB/Harald Eisenberger

**Wir sind für Sie da:**

**ÖBB-Infrastruktur AG**

Asset Management und Strategische Planung  
Team Projektinformation  
1020 Wien, Praterstern 4  
projektinformation@oebb.at  
www.oebb.at/infrastruktur

**Projektleitung Wien/Niederösterreich 1**

1020 Wien, Praterstern 3

[www.infra.oebb.at/suedstrecke](http://www.infra.oebb.at/suedstrecke)

**Impressum:**

ÖBB-Werbung GmbH im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur AG  
Prod.-Nr.: 117020-0727  
Medieninhaber: ÖBB-Infrastruktur AG, Wien  
Text: ÖBB-Infrastruktur AG  
Layout und Infografik: heiderklausner.at  
Visualisierung: Zechner & Zechner (Cover)  
Hersteller: Paul Gerin GmbH & CoKG, Wolkersdorf  
Stand: Juli 2020