



**ÖBB-Strecke 114 01, Wien Praterstern – Staatsgrenze
nächst Bernhardsthal Abschnitt NORD**

**Gänserndorf – Staatsgrenze nächst Bernhardsthal
km 32,954 bis km 77,993**

Teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren gemäß §§ 24 Abs 3 und 24f UVP-G
iVm §§7, 8, 10 und 20 NÖ NSchG 2000;

**GUTACHTEN ZU NATURSCHUTZ
LANDSCHAFTSBILD UND ERHOLUNGSWERT**

(NÖ. Naturschutzgesetz 2000)

Ersteller
Dipl.-Ing. Hans Kordina
Bettina Riedmann MAS RP
Kordina und Riedmann ZT
GesmbH.
Franz-Glaser-Gasse 14/3
1170 Wien



Wien, 24.07.2024



IMPRESSUM

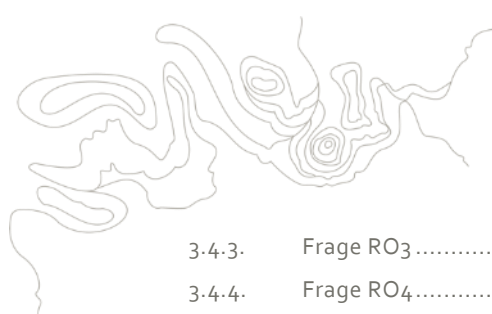
BEARBEITUNG: Dipl.-Ing. Hans Kordina
Bettina Riedmann MAS RP MAS Med.

MEDIEN KORDINA und RIEDMANN ZT GesmbH.
1170 Wien, Franz-Glaser-Gasse 14/3

INHABER: Tel.: (01) 587 78 72
E-Mail: office@kordinazt.at

0. INHALTSVERZEICHNIS

0.	Inhaltsverzeichnis.....	3
1.	Vorbemerkungen.....	5
1.1.	Aufgabenstellung	5
1.2.	Aufgabenstellung und Methodik	6
1.2.1.	Definition und Methodik	7
1.3.	Prüfgrundlagen	8
1.3.1.	Zusätzlich verwendete Unterlagen	11
2.	Entscheidungsrelevante Rechtsgrundlagen.....	12
2.1.	Verfahrensverlauf	12
2.2.	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000	13
2.3.	NÖ Naturschutzgesetz 2000 (NÖ NSchG 2000).....	16
2.4.	Raumordnungsgesetz 2014	19
3.	Fachliche Begutachtung Raumordnung und Naturschutz	20
3.1.	Allgemeine Hinweise	20
3.1.1.	Zum NÖ Naturschutzgesetz 2000	20
3.1.2.	Zu den Anforderungen der Landschaftsschutzgebiete	20
3.1.3.	Europaschutzgebiete (§9f NÖ Naturschutzgesetz 2000)	20
3.1.4.	Bewertung der Landschaft gemäß Naturschutzrechtliches Einreichoperat	21
3.2.	Teilraum 1 - km 32,954, Hst. Weikendorf-Dörfles bis km 39,010 Bf Angern	22
3.2.1.	Frage RO1	22
3.2.2.	Frage RO2	24
3.2.3.	Frage RO3	25
3.2.4.	Frage RO4	29
3.2.5.	Frage L1	29
3.2.6.	Frage L2	30
3.2.7.	Frage L3	33
3.2.8.	Frage E1	33
3.2.9.	Frage N1	34
3.3.	Teilraum 2 - km 39,010 BF Angern bis km 61,400 Ringelsdorf-Niederabsdorf	35
3.3.1.	Frage RO1	35
3.3.2.	Frage RO2	40
3.3.3.	Frage RO3	41
3.3.4.	Frage RO4	54
3.3.5.	Frage L1	54
3.3.6.	Frage L2	55
3.3.7.	Frage L3	56
3.3.8.	Frage E1	57
3.3.9.	Frage N1	58
3.4.	Teilraum 3 - km 61,400 Ringelsdorf-Niederabsdorf bis km 77,993 Projektende	59
3.4.1.	Frage RO1	59
3.4.2.	Frage RO2	62



3.4.3.	Frage RO ₃	63
3.4.4.	Frage RO ₄	70
3.4.5.	Frage L ₁	71
3.4.6.	Frage L ₂	72
3.4.7.	Frage L ₃	73
3.4.8.	Frage E ₁	73
3.4.9.	Frage N ₁	75
4.	Zusammenfassung Teilraum 1, Teilraum 2 und Teilraum 3	76
5.	Darstellungen.....	78

1. VORBEMERKUNGEN

1.1. AUFGABENSTELLUNG

Mit Schreiben, vom 16.07.2024 vom Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Gruppe Wirtschaft, Sport und Tourismus, Abteilung Anlagenrecht, wurde Dipl.-Ing. Hans Kordina als Sachverständiger für die Fachbereiche Raumordnung, Landschaftsbild unter dem Geschäftszeichen der NÖ Landesregierung WST1-UG-44/009-2024 zur Erstellung eines Gutachtens mit den nachfolgenden Fragestellungen zu Raumordnung, Landschaftsbild beauftragt.

Fragestellungen gemäß Schreiben vom 05.06.2024 (WST1-UG-44/007-2024)

Zitat WST1-UG-44/007-2024, Schreiben vom, 05.06.2024

[...] 5.1.1 Sind die vorgelegten Unterlagen für die jeweilige fachliche Beurteilung ausreichend? Wenn dies nicht der Fall ist, wird um Bekanntgabe der nachzureichenden Unterlagen ersucht.

Diese Frage wurde vom Sachverständigen anlässlich der ersten Kontaktnahme dahingehend beantwortet, dass die vom Amt der NÖ Landesregierung übergebenen Grundlagen für die Behandlung der gestellten Fragen ausreichend sind.

5.1.2 Sind aus Ihrer fachlichen Sicht Sachverständige aus weiteren Fachbereichen zur Beurteilung notwendig?

Diese Frage wurde gleichfalls bereits beantwortet, dass eine Beiziehung von Sachverständigen aus weiteren Fachbereichen nicht erforderlich ist.

5.2 Gutachtenerstellung

Zur Erstellung des naturschutzfachlichen Gutachtens wurde der Sachverständige Dipl.-Ing Kordina gebeten, einerseits die zentrale Frage gemäß dem NÖ Naturschutzgesetzes 2000 und dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 zu beantworten, insbesondere in Hinblick auf das Landschaftsbild und den Erholungswert der Landschaft.

5.2.1 Ist das eingereichte Vorhaben nach den Kriterien des NÖ Naturschutzgesetzes 2000 und dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 aus fachlicher Sicht genehmigungsfähig?

*5.2.4 Im gegenständlichen Genehmigungsverfahren möge der **SV Dipl.-Ing. Hans Kordina** eine fachliche Beurteilung insbesondere im Hinblick auf das Landschaftsbild sowie auf den Erholungswert der Landschaft (§ 7 Abs 2 Z 1 und 2 NÖ NSchG 2000) vornehmen. Für die Vorhabensteile, die im Landschaftsschutzgebiet Donau-March-Thaya-Auen gelegen sind, möge die fachliche Beurteilung auch im Hinblick auf die Schönheit oder Eigenart der Landschaft sowie den Charakter des betroffenen Landschaftsraumes (§ 8 Abs 4 Z 4 und 5 NÖ NSchG 2000) erfolgen. Dies jeweils unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung und der zusätzlichen Genehmigungskriterien des § 24f Abs 1 UVP-G 2000.*

Die Fragestellungen 5.2.1 sowie 5.2.4 werden im Zuge des Gutachtens vom Sachverständigen beantwortet.

Aufgrund der Länge der zu behandelnden Trasse – ca. 45 km – erfolgt die Beurteilung der naturschutzfachlichen Aspekte gemäß Auftrag der NÖ Landesregierung in dem vorliegenden Gutachten in drei Abschnitten:

- Teilraum 1 km 32,954 Hst. Weikendorf-Dörfles bis km 39,010 Bf. Angern
- Teilraum 2 km 39,010 Bf. Angern bis km 61,400 Niederabsdorf / Ringelsdorf
- Teilraum 3 km 61,400 Niederabsdorf / Ringelsdorf bis km 77,993 Bernhardsthal / Projektende

Fragestellung – Naturschutz / Landschaftsbild

Nr.	Fragestellung
L1	Ist aus fachlicher Sicht zu erwarten, dass das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigt wird?
L2	Ist zu erwarten, dass bezüglich des Landschaftsbildes durch das Vorhaben Beeinträchtigungen für das Europaschutzgebiet, die NATURA 2000 FFH-Gebiete, die Natura 2000 Vogelschutzgebiet, die Naturschutzgebiete sowie Landschaftsschutzgebiete nach § 10 NÖ Naturschutzgesetz auftreten?
L3	Ist aus fachlicher Sicht das eingereichte Vorhaben bezüglich des Landschaftsbildes somit in weiterer Folge nach den Kriterien des NÖ Naturschutzgesetzes 2000 genehmigungsfähig?

Fragestellung – Naturschutz / Erholungswert

Nr.	Fragestellung
E1	Ist aus fachlicher Sicht zu erwarten, dass der Erholungswert der Landschaft erheblich beeinträchtigt wird?

Fragestellungen zum Thema (Zusammenfassung / Schlussfolgerungen)

Nr.	Fragestellung
N1	Ist das vorliegende Vorhaben, allenfalls unter der Vorschreibung von Auflagen, Bedingungen und Befristungen aus der jeweiligen fachlichen Sicht genehmigungsfähig? o <u>Wenn ja</u> , unter Vorschreibung welcher (zusätzlichen) Auflagen, Bedingungen und Befristungen?

Folgende Maßnahmen werden im Rahmen des Projektes umgesetzt

- o *Modernisierung und Attraktivierung der Bahnhöfe und Haltestellen inkl. Herstellung barrierefreier Zugangsmöglichkeiten*
- o *Auflassung von Eisenbahnkreuzungen*
- o *Anpassung des Wegenetzes*
- o *Errichtung bzw. Umbau von Eisenbahn-, Straßen- und Fußgängerbrücken*
- o *(abschnittsweise) Errichtung bzw. Umgestaltung von Entwässerungsanlagen für Bahnwässer sowie Straßen- und Böschungswässer*
- o *Erneuerung der Oberleitung von km 39,010 bis km 77,993*
- o *Adaptierung von sicherungstechnischen Einrichtungen, 50 Hz-Anlagen und Telematik-Anlagen*
- o *Aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen*
- o *Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit von 120 km/h auf 160 km/h (Gänserndorf bis Angerner Bogen) sowie auf 200 km/h (vom Angerner Bogen bis zur Staatsgrenze nächst Bernhardsthal).*

1.2.1. Definition und Methodik

Folgende Definitionen bilden die Grundlage des Gutachtens.

Der Themenbereich **Raumplanung** beschäftigt sich mit den möglichen räumlichen vorhabensbedingten Beeinflussungen der Menschen in deren Lebensräumen. Die **Raumnutzung** ist eine Basis der Beurteilung des Landschaftsraumes und des Landschaftsbildes. Die Raumnutzung definiert sich einerseits durch die zugrundeliegende Flächenwidmung und andererseits durch die tatsächliche im Raum stattfindende Nutzung (wie etwa: gewidmetes Grünland wird auch zur Jagd verwendet...).

Abgrenzung der Themenbereiche innerhalb der Landschaft

Das **Landschaftsbild** steht als eigenständiger Fachbereich neben Naturraum und Ökologie, bezieht aber einzelne Elemente dieser Fachbereiche in seine Betrachtung ein. Dies betrifft vor allem naturräumliche Ausstattungselemente (Flora), die als wesentliche sektorale Schutzgüter anzusehen sind und die die visuelle Wirkung der Landschaft erheblich beeinflussen können.

Wichtig ist bei der Abgrenzung der Themenbereiche der Hinweis auf den generellen Betrachtungsansatz zur Landschaft. Diese befasst sich mit dem erweiterten Raum vorrangig außerhalb des Siedlungsraumes und hat deshalb auch einen erweiterten Beurteilungsraum. Der Siedlungsraum wird dabei als Teil der Landschaft gesehen, wobei aber im Allgemeinen nicht oder nur aufgrund spezieller Rahmengenheiten auf dessen Details eingegangen wird.

Das Landschaftsbild ist generell als Ausdruck der Nutzung der örtlichen und regionalen Kulturlandschaft anzusehen. Der Mensch gestaltet diese entsprechend seinen Bedürfnissen und Ansprüchen, wobei nicht immer die Bedeutung und Qualität

der Kulturlandschaft gesehen und erhalten wird. Speziell bei der Prüfung von infrastrukturellen Großmaßnahmen besteht die Aufgabe, bei der Beurteilung der Auswirkungen auf die Erhaltung des Charakters und der Qualität von Natur- bzw. Kulturlandschaft – und damit auch der Prägung des Landschaftsbildes – zu achten.

Im Gesetz zum NÖ Naturschutz werden die Begriffe Vielfalt, Eigenart und der Erholungswert der Landschaft nicht weitergehend definiert, dies muss aber für die weitergehende Begutachtung einleitend mit Bezug auf die Landschaft geschehen:

Vielfalt: Viele unterschiedliche, nebeneinander selbständig bestehende Landschaftselemente, die ein harmonisches Gesamtbild ergeben. Landschaftselemente mit individueller Schönheit, Ausgewogenheit und hoher Qualität Elemente, die eine standortspezifische – für den Standortbereich typische – Ausformung und Prägung der Landschaft ergeben.

Eigenart: Besondere und nicht allgemein innerhalb des wahrnehmbaren Landschaftsraumes vorhandene Elemente; damit prägen diese Elemente auch eine besondere und unverwechselbare Landschaft; Hohe naturräumliche, ökologische und gestalterische Bezugnahme auf den Standortraum, in dem sie sich befinden.

Erholungswert: Qualität des Naturraumes mit seinen Angeboten (Vegetation, Ausstattungsangebote, Vernetzung mit angrenzenden Teilräumen, etc.) zum Verweilen und Erfahren als Erholungsraum; Wahrnehmbarkeit des Naturraumes mit seinen individuellen und gemeinschaftlich erlebbaren Elementen, die zum Verweilen einladen; beim Erholungswert einer Landschaft geht es um die auf konkreten Umständen beruhende Eignung einer Landschaft, dem Erholungsbedürfnis von Menschen zu dienen.

Im NÖ Raumordnungsgesetz 2014, Fassung vom 15.03.2024 werden in § 1 „Begriffe und Leitziele“ wesentliche Ziele der räumlichen Entwicklung und Vorsorge formuliert, die aus fachlicher Sicht auch Gegenstand der folgenden Betrachtungen sind. Dies sind gem. § 1 Abs 2 NÖROG, Punkt 1. Generelle Leitziele Ziffer f und g:

- f) Erhaltung und Verbesserung des Orts- und Landschaftsbildes.
- g) Freier Zugang zu Wäldern, Bergen, Gewässern und sonstigen landschaftlichen Schönheiten sowie deren schonende Erschließung (Wanderwege, Promenaden, Freibadepplätze und dergleichen).

1.3. PRÜFGRUNDLAGEN

Als Prüfgrundlagen wurde vom Land Niederösterreich, aufgrund der Datenmenge, ein Downloadlink zur Verfügung gestellt. Diese Prüfgrundlagen sind nachfolgend dargestellt und liegen der Beurteilung zugrunde.

Ordnungsnummer ON	Version	Fertigstellungsdatum	Inhalt
Naturschutzrechtliches Einreichoperat			
N1 Gegenstand und Aufgabenstellung			
N1.01	Foo	12.04.2024	Einlagenverzeichnis
N1.02	Foo	12.04.2024	Gegenstand und Aufgabenstellung
N2 Allgemeine Bewilligung			
N2.01	Foo	12.04.2024	Allgemeine Bewilligung
N2.02	Foo	12.04.2024	Kartierungen und Erhebungen - Teil 1
N2.03	Foo	12.04.2024	Kartierungen und Erhebungen - Teil 2
N2.04	Foo	12.04.2024	Landschaft - Ist-Zustand, Blatt 1 / 5
N2.05	Foo	12.04.2024	Landschaft - Ist-Zustand, Blatt 2 / 5
N2.06	Foo	12.04.2024	Landschaft - Ist-Zustand, Blatt 3 / 5
N2.07	Foo	12.04.2024	Landschaft - Ist-Zustand, Blatt 4 / 5
N2.08	Foo	12.04.2024	Landschaft - Ist-Zustand, Blatt 5 / 5
N2.09	Foo	12.04.2024	Landschaft - Auswirkungen und Maßnahmen, Blatt 1 / 5
N2.10	Foo	12.04.2024	Landschaft - Auswirkungen und Maßnahmen, Blatt 2 / 5
N2.11	Foo	12.04.2024	Landschaft - Auswirkungen und Maßnahmen, Blatt 3 / 5
N2.12	Foo	12.04.2024	Landschaft - Auswirkungen und Maßnahmen, Blatt 4 / 5
N2.13	Foo	12.04.2024	Landschaft - Auswirkungen und Maßnahmen, Blatt 5 / 5
N2.14	Foo	12.04.2024	Erholung, Freizeit und Tourismus - Ist-Zustand, Blatt 1 / 5
N2.15	Foo	12.04.2024	Erholung, Freizeit und Tourismus - Ist-Zustand, Blatt 2 / 5
N2.16	Foo	12.04.2024	Erholung, Freizeit und Tourismus - Ist-Zustand, Blatt 3 / 5

N2.17	Foo	12.04.2024	Erholung, Freizeit und Tourismus - Ist-Zustand, Blatt 4 / 5
N2.18	Foo	12.04.2024	Erholung, Freizeit und Tourismus - Ist-Zustand, Blatt 5 / 5
N2.19	Foo	12.04.2024	Erholung, Freizeit und Tourismus - Auswirkungen und Maßnahmen, Blatt 1 / 5
N2.20	Foo	12.04.2024	Erholung, Freizeit und Tourismus - Auswirkungen und Maßnahmen, Blatt 2 / 5
N2.21	Foo	12.04.2024	Erholung, Freizeit und Tourismus - Auswirkungen und Maßnahmen, Blatt 3 / 5
N2.22	Foo	12.04.2024	Erholung, Freizeit und Tourismus - Auswirkungen und Maßnahmen, Blatt 4 / 5
N2.23	Foo	12.04.2024	Erholung, Freizeit und Tourismus - Auswirkungen und Maßnahmen, Blatt 5 / 5
N2.24	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Pflanzen - Ist-Zustand, Blatt 1 / 10
N2.25	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Pflanzen - Ist-Zustand, Blatt 2 / 10
N2.26	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Pflanzen - Ist-Zustand, Blatt 3 / 10
N2.27	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Pflanzen - Ist-Zustand, Blatt 4 / 10
N2.28	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Pflanzen - Ist-Zustand, Blatt 5 / 10
N2.29	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Pflanzen - Ist-Zustand, Blatt 6 / 10
N2.30	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Pflanzen - Ist-Zustand, Blatt 7 / 10
N2.31	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Pflanzen - Ist-Zustand, Blatt 8 / 10
N2.32	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Pflanzen - Ist-Zustand, Blatt 9 / 10
N2.33	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Pflanzen - Ist-Zustand, Blatt 10 / 10
N2.34	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Pflanzen - Auswirkungen, Blatt 1 / 10
N2.35	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Pflanzen - Auswirkungen, Blatt 2 / 10
N2.36	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Pflanzen - Auswirkungen, Blatt 3 / 10
N2.37	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Pflanzen - Auswirkungen, Blatt 4 / 10
N2.38	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Pflanzen - Auswirkungen, Blatt 5 / 10
N2.39	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Pflanzen - Auswirkungen, Blatt 6 / 10
N2.40	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Pflanzen - Auswirkungen, Blatt 7 / 10
N2.41	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Pflanzen - Auswirkungen, Blatt 8 / 10
N2.42	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Pflanzen - Auswirkungen, Blatt 9 / 10
N2.43	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Pflanzen - Auswirkungen, Blatt 10 / 10
N2.44	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Tiere - Ist-Zustand, Blatt 1 / 10
N2.45	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Tiere - Ist-Zustand, Blatt 2 / 10
N2.46	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Tiere - Ist-Zustand, Blatt 3 / 10
N2.47	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Tiere - Ist-Zustand, Blatt 4 / 10
N2.48	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Tiere - Ist-Zustand, Blatt 5 / 10
N2.49	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Tiere - Ist-Zustand, Blatt 6 / 10
N2.50	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Tiere - Ist-Zustand, Blatt 7 / 10
N2.51	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Tiere - Ist-Zustand, Blatt 8 / 10
N2.52	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Tiere - Ist-Zustand, Blatt 9 / 10
N2.53	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Tiere - Ist-Zustand, Blatt 10 / 10
N2.54	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Tiere - Auswirkungen, Blatt 1 / 10
N2.55	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Tiere - Auswirkungen, Blatt 2 / 10
N2.56	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Tiere - Auswirkungen, Blatt 3 / 10
N2.57	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Tiere - Auswirkungen, Blatt 4 / 10
N2.58	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Tiere - Auswirkungen, Blatt 5 / 10
N2.59	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Tiere - Auswirkungen, Blatt 6 / 10
N2.60	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Tiere - Auswirkungen, Blatt 7 / 10
N2.61	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Tiere - Auswirkungen, Blatt 8 / 10
N2.62	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Tiere - Auswirkungen, Blatt 9 / 10
N2.63	Foo	12.04.2024	Biologische Vielfalt - Tiere - Auswirkungen, Blatt 10 / 10
N2.64	Foo	12.04.2024	Gewässer und Gewässerökologie - Ist-Zustand, Blatt 1 / 5

N2.65	Foo	12.04.2024	Gewässer und Gewässerökologie - Ist-Zustand, Blatt 2 / 5
N2.66	Foo	12.04.2024	Gewässer und Gewässerökologie - Ist-Zustand, Blatt 3 / 5
N2.67	Foo	12.04.2024	Gewässer und Gewässerökologie - Ist-Zustand, Blatt 4 / 5
N2.68	Foo	12.04.2024	Gewässer und Gewässerökologie - Ist-Zustand, Blatt 5 / 5
N2.69	Foo	12.04.2024	Gewässer und Gewässerökologie - Auswirkungen und Maßnahmen, Blatt 1 / 5
N2.70	Foo	12.04.2024	Gewässer und Gewässerökologie - Auswirkungen und Maßnahmen, Blatt 2 / 5
N2.71	Foo	12.04.2024	Gewässer und Gewässerökologie - Auswirkungen und Maßnahmen, Blatt 3 / 5
N2.72	Foo	12.04.2024	Gewässer und Gewässerökologie - Auswirkungen und Maßnahmen, Blatt 4 / 5
N2.73	Foo	12.04.2024	Gewässer und Gewässerökologie - Auswirkungen und Maßnahmen, Blatt 5 / 5
N3 Schutzgebiete und Naturdenkmale inkl. NVE			
N3.01	Foo	12.04.2024	Schutzgebiete und Naturdenkmale inkl. NVE
N3.02	Foo	12.04.2024	Naturschutzrechtliche Festlegungen - Übersichtsplan
N4 Artenschutz			
N4.01		12.04.2024	Artenschutz
N5 Maßnahmenkonzept			
N5.01	Foo	12.04.2024	Maßnahmenkonzept
N5.02	Foo	12.04.2024	Maßnahmenkonzept - Anhang
N5.03	Foo	12.04.2024	Übersichtslageplan Maßnahmen, Blatt 1 / 2
N5.04	Foo	12.04.2024	Übersichtslageplan Maßnahmen, Blatt 2 / 3
N5.05	Foo	12.04.2024	Übersichtslageplan Maßnahmen, Blatt 3 / 3
N5.06	Foo	12.04.2024	Landschaftsplanung-Lageplan, Blatt 1 / 28
N5.07	Foo	12.04.2024	Landschaftsplanung-Lageplan, Blatt 2 / 28
N5.08	Foo	12.04.2024	Landschaftsplanung-Lageplan, Blatt 3 / 28
N5.09	Foo	12.04.2024	Landschaftsplanung-Lageplan, Blatt 4 / 28
N5.10	Foo	12.04.2024	Landschaftsplanung-Lageplan, Blatt 5 / 28
N5.11	Foo	12.04.2024	Landschaftsplanung-Lageplan, Blatt 6 / 28
N5.12	Foo	12.04.2024	Landschaftsplanung-Lageplan, Blatt 7 / 28
N5.13	Foo	12.04.2024	Landschaftsplanung-Lageplan, Blatt 8 / 28
N5.14	Foo	12.04.2024	Landschaftsplanung-Lageplan, Blatt 9 / 28
N5.15	Foo	12.04.2024	Landschaftsplanung-Lageplan, Blatt 10 / 28
N5.16	Foo	12.04.2024	Landschaftsplanung-Lageplan, Blatt 11 / 28
N5.17	Foo	12.04.2024	Landschaftsplanung-Lageplan, Blatt 12 / 28
N5.18	Foo	12.04.2024	Landschaftsplanung-Lageplan, Blatt 13 / 28
N5.19	Foo	12.04.2024	Landschaftsplanung-Lageplan, Blatt 14 / 28
N5.20	Foo	12.04.2024	Landschaftsplanung-Lageplan, Blatt 15 / 28
N5.21	Foo	12.04.2024	Landschaftsplanung-Lageplan, Blatt 16 / 28
N5.22	Foo	12.04.2024	Landschaftsplanung-Lageplan, Blatt 17 / 28
N5.23	Foo	12.04.2024	Landschaftsplanung-Lageplan, Blatt 18 / 28
N5.24	Foo	12.04.2024	Landschaftsplanung-Lageplan, Blatt 19 / 28
N5.25	Foo	12.04.2024	Landschaftsplanung-Lageplan, Blatt 20 / 28
N5.26	Foo	12.04.2024	Landschaftsplanung-Lageplan, Blatt 21 / 28
N5.27	Foo	12.04.2024	Landschaftsplanung-Lageplan, Blatt 22 / 28
N5.28	Foo	12.04.2024	Landschaftsplanung-Lageplan, Blatt 23 / 28
N5.29	Foo	12.04.2024	Landschaftsplanung-Lageplan, Blatt 24 / 28
N5.30	Foo	12.04.2024	Landschaftsplanung-Lageplan, Blatt 25 / 28
N5.31	Foo	12.04.2024	Landschaftsplanung-Lageplan, Blatt 26 / 28
N5.32	Foo	12.04.2024	Landschaftsplanung-Lageplan, Blatt 27 / 28

N5.33	Foo	12.04.2024	Landschaftsplanung-Lageplan, Blatt 28 / 28
N5.34	Foo	12.04.2024	Charakteristisches Querprofil, Km 45,5
N5.35	Foo	12.04.2024	Charakteristisches Querprofil, Km 47,0
N5.36	Foo	12.04.2024	Charakteristisches Querprofil, Km 57,0
N5.37	Foo	12.04.2024	Charakteristisches Querprofil, Km 59,6
N6 Monitoringkonzept			
N6.01	Foo	12.04.2024	Monitoringkonzept
N7 Grundeinlöseverzeichnis			
N7.01	Foo	12.04.2024	Grundeinlöseverzeichnis

Quelle: Einreichoperat, N1.01_NB.NS_Einlagenverzeichnis

1.3.1. Zusätzlich verwendete Unterlagen

Neben den o. gen. Prüfgrundlagen wurden folgende Unterlagen im Rahmen der Begutachtung zusätzlich verwendet:

- UVE – Streckenausbau Nordbahn, Abschnitt Nord, Einreichprojekt zur Genehmigung gem. UVP-G 2000 insbesondere:
 - Teil 2: Umweltverträglichkeitserklärung (UVE), Ordnungsnummer 201
 - Teil 2: Karten: Maßnahmenübersicht Blatt 1-8 / M 1:5000, Ordnungsnummern 202-209
- Information (Homepage) der Standortgemeinden zu Erholungswesen
- Karten zu den ausgewiesenen Schutzgebieten im Marchfeld an der Achse der Nordbahn entsprechend NÖ Atlas
- Eigene Fotodokumentation zum Einreichprojekt

2. ENTSCHEIDUNGSRELEVANTE RECHTSGRUNDLAGEN

2.1. VERFAHRENSVERLAUF

Zitat WST1-UG-44/007-2024, Schreiben vom, 05.06.2024

[...] 1 Sachverhalt

1.1 Die ÖBB-Strecke 114 01 ist Teil des ERMTS Korridors E Dresden-Prag-Wien-Budapest-Constanta sowie der prioritären Projekte „PP 22 Athen-Sofia-Budapest-Wien-Prag-Dresden-Nürnberg“ und PP 23 „Danzig-Warschau-Brünn-Bratislava-Wien“. Zudem ist sie Teil der Rail-Freight-Korridore 5 und 7 sowie des TEN-Kernnetzes. Mit der 3. Hochleistungsstrecken-Verordnung (BGBl 83/1994) wurde sie gemäß § 1 Abs 1 Hl-G zur Hochleistungsstrecke erklärt.

1.2 Die Genehmigungen für die Modernisierung der Nordbahn (kurz MNB) werden in jeweils eigenständigen Verfahren – getrennt für den Süd- und den Nordabschnitt – eingeholt, wobei die Genehmigungen für den Südabschnitt bereits in Rechtskraft erwachsen sind.

1.3 Gegenstand der nunmehr vorliegenden Einreichung für den Nordabschnitt ist der Streckenbereich von km 32,954 bis km 77,993 (mit Ausnahme der Errichtung der Oberleitung zwischen km 32,954 und 39,010). Die Strecke durchquert in diesem Bereich die im Bezirk Gänserndorf liegenden Gemeinden Weikendorf, Angern an der March, Dürnkrot, Jedenspeigen, Drösing, Ringelsdorf-Niederabsdorf und Hohenau an der March sowie die im Bezirk Mistelbach liegenden Gemeinden Rabensburg und Bernhardsthal.

1.4 Mit Schreiben vom 29.04.2022 beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG die UVP- Genehmigung für die Modernisierung der Nordbahn, Abschnitt Nord (Gänserndorf bis Staatsgrenze nächst Bernhardsthal), km 32,954 bis km 77,993, beim BMK. Die Kundmachung des Vorhabens erfolgte mit Edikt vom 5.12.2022. Die mündliche Verhandlung wurde am 27.11./28.11.2023 durchgeführt. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen, die im Rahmen des Ermittlungsverfahrens von den Fachgutachtern aus dem Fachbereich Ökologie vorgeschlagenen Maßnahmen sind bereits Bestandteil der eingereichten Unterlagen.

1.5 Die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft stellte mit Schreiben vom 16. Mai 2024 für dieses Vorhaben den Antrag um Erteilung der Genehmigung jener Vorhabensbestandteile, welche in die Zuständigkeit der NÖ Landesregierung im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000 fallen (NÖ Naturschutzgesetz 2000). [...]

[...] 2. Angestrebte Genehmigung

2.1 Die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft stellte mit Schreiben vom 16. Mai 2024 den Antrag, die naturschutzrechtliche Genehmigung für das Vorhaben „ÖBB-Strecke 11401, Wien Praterstern – Staatsgrenze nächst Bernhardsthal, Abschnitt NORD Gänserndorf – Staatsgrenze nächst Bernhardsthal km 32,954 bis km 77,993; Modernisierung Nordbahn Nordabschnitt“ auf Grundlage der angeschlossenen Einreichunterlagen nach dem NÖ NSchG 2000 iVm § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 zu erteilen.

2.2 Gegenstand des Verfahrens ist demnach die Erteilung der Genehmigung jener Vorhabensbestandteile, welche in die Zuständigkeit der NÖ Landesregierung im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000 fallen (NÖ Naturschutzgesetz 2000). [...]

2.2. UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNGSGESETZ 2000 – UVP-G 2000

Zitat: WST1-UG-44/007-2024, Schreiben vom, 05.06.2024

[...] 3. ABSCHNITT

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG FÜR BUNDESSTRASSEN UND HOCHLEISTUNGSSTRECKEN

§ 23b. Anwendungsbereich für Hochleistungsstrecken

§ 23b (1) Für folgende Vorhaben von Hochleistungsstrecken, die nicht bloß in Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen bestehen, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 1) nach diesem Abschnitt durchzuführen:

1. Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken oder ihrer Teilabschnitte, Neubau von sonstigen Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km,
2. Änderung von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km, sofern die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trassen von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse mehr als 100 m entfernt ist.

(2) Für folgende Vorhaben von Hochleistungsstrecken ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 1) im vereinfachten Verfahren nach diesem Abschnitt durchzuführen:

1. Änderung von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken durch Änderung der Trasse oder Zulegung eines Gleises, jeweils auf einer durchgehenden Länge von weniger als 10 km,
2. a) Neubau von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, C oder E des Anhanges 2 berührt wird,
b) Änderung von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte, wenn die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse mehr als 100 m entfernt ist und ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, C oder E des Anhanges 2 berührt wird,
c) Änderung von Eisenbahnstrecken durch Zulegung eines Gleises auf einer durchgehenden Länge von mindestens 2,5 km, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, oder C des Anhanges 2 berührt wird oder
d) Änderung von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte mit einem Verkehrsaufkommen (vor oder nach der Kapazitätserhöhung) von mindestens 60 000 Zügen/Jahr durch Erhöhung der Zugkapazität um mindestens 25%, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E des Anhanges 2 berührt wird,

jeweils wenn im Einzelfall zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhanges 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird; ausgenommen ist die Berührung von schutzwürdigen Gebieten ausschließlich durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von Katastrophenfällen bedingte Umliegungen von bestehenden Trassen;

3. Vorhaben des Abs. 1 unter 10 km Länge, wenn gemeinsam mit daran unmittelbar anschließenden, noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr freigegebenen Teilstücken eine durchgehende Länge von mindestens 10 km erreicht wird, und auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen der Teilstücke unter Zugrundelegung der Kriterien des § 3 Abs. 4 Z 1 bis 3 im Einzelfall mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen und daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben durchzuführen ist.

Bei der Entscheidung im Einzelfall ist § 24 Abs. 5 anzuwenden.

§ 24. Verfahren, Behörde

§ 24 (1) Wenn ein Vorhaben gemäß § 23a oder § 23b einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, hat der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen. In diesem Genehmigungsverfahren sind alle vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden fallen. Der Landeshauptmann kann mit der Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung, des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens und der Entscheidung ganz oder teilweise betraut werden, wenn dies im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist.

(2) Der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie ist auch zuständige Behörde für das Feststellungsverfahren gemäß Abs. 5. Für den Vollzug der Strafbestimmungen ist die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig.

(3) Die Landesregierung hat ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen, in dem sie alle vom Land zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsbestimmungen auch, soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde fallen, anzuwenden hat. Die Bezirksverwaltungsbehörde kann mit der Durchführung des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens und der Entscheidung ganz oder teilweise betraut werden, wenn dies im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist.

(4) Die Zuständigkeit nach Abs. 1 und 3 erstreckt sich auf alle Ermittlungen, Entscheidungen und Überwachungen nach den im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren jeweils betroffenen Verwaltungsvorschriften und auf Änderungen gemäß § 24g. Sie beginnt mit Antragstellung gemäß § 24a. Ab diesem Zeitpunkt ist in den Angelegenheiten gemäß Abs. 1 und 3 die Zuständigkeit der nach den Verwaltungsvorschriften sonst zuständigen Behörden auf die Mitwirkung an der Vollziehung dieses Bundesgesetzes eingeschränkt. Die Zuständigkeit nach Abs. 1 und 3 endet zu dem in § 24h Abs. 3 bezeichneten Zeitpunkt. Besteht der Verdacht einer Übertretung gemäß § 45 Z 2 lit. a oder b, hat die Behörde nach Abs. 1 die in § 360 Abs. 1 der Gewerbeordnung 1994 genannten Maßnahmen zu treffen.

(5) Die Behörde nach Abs. 2 hat auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin, einer mitwirkenden Behörde, des Umweltanwaltes oder einer Standortgemeinde festzustellen, ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist und welcher Tatbestand der §§ 23a oder 23b durch das Vorhaben verwirklicht wird. Diese Feststellung kann auch von Amts wegen erfolgen. Der Projektwerber/die Projektwerberin hat der Behörde Unterlagen vorzulegen, die zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen gemäß § 23a Abs. 2 oder § 23b Abs. 2 ausreichen. Die Entscheidung ist innerhalb von acht Wochen mit Bescheid zu treffen. Die Antragsberechtigten haben Parteistellung und das Recht, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht, die Standortgemeinde auch Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben. Vor der Entscheidung ist das wasserwirtschaftliche Planungsorgan zu hören. Die Entscheidung ist von der Behörde in geeigneter Form kundzumachen und der Bescheid jedenfalls zur öffentlichen Einsichtnahme aufzulegen und auf der Internetseite der UVP-Behörde, auf der Kundmachungen gemäß § 9 Abs. 4 erfolgen, zu veröffentlichen; der Bescheid ist als Download für sechs Wochen bereitzustellen. Der Umweltanwalt und die mitwirkenden Behörden sind von der Verpflichtung zum Ersatz von Barauslagen befreit.

(5a) Stellt die Behörde gemäß Abs. 5 fest, dass für ein Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, ist eine gemäß § 19 Abs. 7 anerkannte Umweltorganisation oder ein Nachbar/eine Nachbarin gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 berechtigt, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht zu erheben. Ab dem Tag der Veröffentlichung im Internet ist einer solchen Umweltorganisation oder einem solchen Nachbarn/ einer solchen Nachbarin Einsicht in den Verwaltungsakt zu gewähren. Für die Beschwerdelegitimation der Umweltorganisation ist der im Anerkennungsbescheid gemäß § 19 Abs. 7 ausgewiesene Zulassungsbereich maßgeblich.

(6) Bei der Prüfung gemäß § 23a Abs. 2 Z 3 sowie § 23b Abs. 2 Z 2 und 3 sind schutzwürdige Gebiete der Kategorien A, C, D und E nur zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Antragstellung ausgewiesen oder in die Liste der Gebiete mit gemeinschaftlicher Bedeutung (Kategorie A des Anhanges 2) aufgenommen sind.

(7) Soweit in den folgenden Bestimmungen dieses Abschnittes nicht anderes geregelt ist, sind im Verfahren nach Abs. 1 anzuwenden: § 2 (Begriffsbestimmungen) mit der Maßgabe, dass auch die Behörde nach Abs. 3 zu den mitwirkenden Behörden zählt; § 4 (Vorverfahren und Investorenservice); § 6 (Umweltverträglichkeitserklärung) mit der Maßgabe, dass die Behörde festlegen kann, dass bestimmte Angaben und Unterlagen, soweit sie nicht für eine Abschätzung der Umweltauswirkungen in diesem Verfahrensstadium notwendig sind, erst in einem späteren Genehmigungsverfahren vorzulegen sind; § 10 Abs. 1 bis 6 und 8 (grenzüberschreitende Auswirkungen); § 16 (mündliche Verhandlung und weiteres Verfahren).

(8) § 9 (öffentliche Auflage) ist mit der Maßgabe anzuwenden, dass auf die Partei- oder Beteiligtenstellung der Bürgerinitiativen in den Genehmigungsverfahren hinzuweisen ist. Für die Entstehung der Bürgerinitiative gilt § 19 Abs. 4.

(9) Im vereinfachten Verfahren ist § 24c (Umweltverträglichkeitsgutachten) nicht anzuwenden, stattdessen gelten § 24d (zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen) und § 24f Abs. 8 vierter Satz.

(10) Vor Abschluss der Umweltverträglichkeitsprüfung oder der Einzelfallprüfung dürfen für Vorhaben, die einer Prüfung gemäß § 23a oder § 23b unterliegen, Genehmigungen nicht erteilt werden und kommt nach Verwaltungsvorschriften getroffenen Anzeigen keine rechtliche Wirkung zu. Entgegen dieser Bestimmung erteilte Genehmigungen können von der sachlich in Betracht kommenden Oberbehörde oder, wenn eine solche nicht vorgesehen ist, von der Behörde, die den Bescheid erlassen hat, innerhalb einer Frist von 3 Jahren als nichtig erklärt werden.

(11) Bedingen sich Vorhaben des § 23a und § 23b gegenseitig, so kann die Umweltverträglichkeitsprüfung koordiniert durchgeführt werden. Die Behörde kann ein gemeinsames Umweltverträglichkeitsgutachten (§ 24c) oder eine gemeinsame zusammenfassende Bewertung (§ 24d) in Auftrag geben.

[.....]

§ 24f. Entscheidung

§ 24f (1) Genehmigungen (Abs. 6) dürfen nur erteilt werden, wenn im Hinblick auf eine wirksame Um-weltvorsorge zu den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zusätzlich nachstehende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,
2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Im-missionen zu vermeiden sind, die
 - a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden oder
 - b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder
 - c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen, und
3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.

(1a) Die Zustimmung Dritter ist insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist.

(2) Wird im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt die Genehmigungsvoraussetzung des Abs. 1 Z 2 lit. c als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist insoweit die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

(3) Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich

der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) sind in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften (insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen.

(4) Ergibt die Gesamtbewertung, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können, ist der Antrag abzuweisen. Im Rahmen dieser Abwägung sind auch relevante Interessen der Materiegesetzte oder des Gemeinschaftsrechts, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, zu bewerten.

(5) In der Genehmigung können angemessene Fristen für die Fertigstellung des Vorhabens, einzelner Teile davon oder für die Inanspruchnahme von Rechten festgesetzt werden. Die Behörde kann diese Fristen aus wichtigen Gründen verlängern, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin dies vor Ablauf beantragt. In diesem Fall ist der Ablauf der Frist bis zur rechtskräftigen Entscheidung oder zur Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes oder Verfassungsgerichtshofes über die Abweisung des Verlängerungsantrages gehemmt. Im Rahmen eines Berufungsverfahrens oder gemäß § 24g können die Fristen von Amts wegen geändert werden.

(6) Die nach § 24 Abs. 1 und 3 zuständigen Behörden haben die Abs. 1 bis 5, 13 und 14 anzuwenden, soweit sie für ihren Wirkungsbereich maßgeblich sind.

(7) Die nach § 24 Abs. 1 zuständige Behörde hat die Genehmigungsverfahren mit der nach § 24 Abs. 3 zuständigen Behörde zu koordinieren. Insbesondere ist abzustimmen, wie die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung in den einzelnen Genehmigungen berücksichtigt werden und auf eine Kontinuität der Sachverständigen im gesamten Verfahren hinzuwirken.

(8) In den Genehmigungsverfahren nach Abs. 6 haben die nach den anzuwendenden Verwaltungs-vorschriften und die vom jeweiligen Verfahrensgegenstand betroffenen Personen gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 Parteistellung. Die im § 19 Abs. 1 Z 3 bis 6 angeführten Personen haben Parteistellung nach Maßgabe des § 19 mit der Berechtigung, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren wahrzunehmen und Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht sowie Revision an den Verwaltungsgerichtshof, Bürgerinitiativen auch Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof zu erheben. Personen gemäß § 19 Abs. 1 Z 7 und § 19 Abs. 11 haben Parteistellung nach Maßgabe des § 19 mit der Berechtigung, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften im Verfahren wahrzunehmen und Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht sowie Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben. Wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren durchgeführt, so können Bürgerinitiativen gemäß § 19 Abs. 4 an den Verfahren als Beteiligte mit dem Recht auf Akteneinsicht teilnehmen.

(9) Im Verfahren nach § 24 Abs. 1 und 3 kann die Behörde auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin zunächst über alle Belange absprechen, die zur Beurteilung der grundsätzlichen Zulässigkeit des Vorhabens erforderlich sind. Diesfalls sind nur die

zur Beurteilung der grundsätzlichen Zu-lässigkeit notwendigen Unterlagen vorzulegen. In der grundsätzlichen Genehmigung ist auch darüber abzusprechen, welchen Bereichen Detailgenehmigungen vorbehalten bleiben.

(10) Die grundsätzliche Genehmigung in Verfahren nach § 24 Abs. 1 hat jedenfalls über die für die Trassenentscheidung nach dem Bundesstraßengesetz 1971 und dem Hochleistungsstreckengesetz vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen abzusprechen. In Verwaltungsvorschriften und in Abs. 15 vorgesehene Zwangsrechte können ab Rechtswirksamkeit der Grundsatzgenehmigung in Anspruch genommen werden, soweit darin die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung nach Abs. 3 und 4 ausreichend berücksichtigt und, soweit Gegenstand, Umfang und Notwendigkeit des Zwangsrechtes der grundsätzlichen Genehmigung zu entnehmen sind.

(11) Auf der Grundlage der bereits ergangenen grundsätzlichen Genehmigung hat die Behörde über die Detailgenehmigungen nach Vorlage der hierfür erforderlichen weiteren Unterlagen im Detailverfahren unter Anwendung der Genehmigungsvoraussetzungen gemäß Abs. 1 bis 5 zu entscheiden. § 16 ist in den Detailverfahren nicht anzuwenden. Die vom Detailprojekt betroffenen Parteien bzw. Beteiligten gemäß Abs. 8 und mitwirkenden Behörden sind beizuziehen. Änderungen des grundsätzlich genehmigten Vorhabens können in der Detailgenehmigung insoweit vorgenommen werden, als die Kriterien des § 24g Abs. 1 erfüllt sind und die von der Änderung betroffenen Beteiligten gemäß Abs. 8 Gelegenheit hatten, ihre Interessen wahrzunehmen.

(12) Im Verfahren nach § 24 Abs. 1 und 3 sind weiters anzuwenden: § 18a (Abschnittsgenehmigungen) mit der Maßgabe, dass für jede einzelne Abschnittsgenehmigung Abs. 1 bis 11, Abs. 13 und 14 sowie in Verfahren nach § 24 Abs. 1 auch § 16 Abs. 1 und 2 gilt; § 23 (Kontrollen und Duldungspflichten).

(13) Genehmigungsbescheide nach Abs. 6 sind jedenfalls bei der bescheiderlassenden Behörde und in der Standortgemeinde mindestens acht Wochen zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Sie haben die Entscheidungsgründe sowie Angaben über die Beteiligung der Öffentlichkeit und eine Beschreibung der wichtigsten Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Auswirkungen vermieden, verringert und, soweit möglich, ausgeglichen werden, zu enthalten. Die Auflage ist in geeigneter Form, jedenfalls auch im Internet kundzumachen.

(14) Erfolgt die Zustellung behördlicher Schriftstücke gemäß § 44f AVG durch Edikt, so ist die öffentliche Auflage abweichend von § 44f Abs. 2 AVG bei der zuständigen Behörde und in der Standortgemeinde vorzunehmen.

(15) Für die Durchführung von Maßnahmen, die nach den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung eine Voraussetzung für die Genehmigungsfähigkeit eines Vorhabens bilden, kann das Eigentum an Liegenschaften, die dauernde oder zeitweilige Einräumung, Einschränkung und Aufhebung von dinglichen und obligatorischen Rechten (insbesondere Nutzungs- und Besondere Rechte) an solchen im Wege der Enteignung in Anspruch genommen werden. Dies gilt jedoch nur insoweit, als nicht an anderen Bundes- oder Landesgesetze eine Enteignung für diesen Zweck vorsehen. Auf Vorhaben des § 23a sind die Bestimmungen der §§ 18 bis 20a des Bundesstraßengesetzes 1971, auf Vorhaben des § 23b die Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsschädigungsgesetzes anzuwenden. [...]

2.3. NÖ NATURSCHUTZGESETZ 2000 (NÖ NSCHG 2000)

Zitat WST1-UG44/007-2024, Schreiben vom 05.06.2024

[...] § 7 Bewilligungspflicht

(1) Außerhalb vom Ortsbereich, das ist ein baulich und funktional zusammenhängender Teil eines Siedlungsgebietes (z.B. Wohnsiedlungen, Industrie- oder Gewerbeparks), bedürfen der Bewilligung durch die Behörde:

1. die Errichtung und wesentliche Abänderung von allen Bauwerken, die nicht Gebäude sind und die auch nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit Gebäuden stehen und von sachlich untergeordneter Bedeutung sind;
2. die Errichtung, die Erweiterung sowie die Rekultivierung von Materialgewinnungs- oder -verarbeitungsanlagen jeder Art;
3. die Errichtung, Anbringung, Aufstellung, Veränderung und der Betrieb von Werbeanlagen, Hinweisen und Ankündigungen ausgenommen der für politische Werbung und ortsübliche, eine Fläche von einem Quadratmeter nicht übersteigende Hinweisschilder;
4. Abgrabungen oder Anschüttungen, die nicht im Zuge anderer nach diesem Gesetz bewilligungspflichtiger Vorhaben stattfinden, sofern sie – außer bei Hohlwegen – sich auf eine Fläche von mehr als 1.000 m² erstrecken und durch die eine Änderung des bisherigen Niveaus auf dem überwiegenden Teil dieser Fläche um mehr als einen Meter erfolgt;
5. die Errichtung, die Erweiterung sowie der Betrieb von Sportanlagen wie insbesondere solche für Zwecke des Motocross-, Autocross- und Trialsports, von Modellflugplätzen und von Wassersportanlagen, die keiner Bewilligung nach dem Wasserrechtsgesetz 1959, BGBl. Nr. 215/1959 in der Fassung BGBl. I Nr. 14/2011, oder dem Schifffahrtsgesetz, BGBl. I Nr. 62/1997 in der Fassung BGBl. I Nr. 111/2010, bedürfen, sowie die Errichtung und Erweiterung von Golfplätzen, Schipisten und Beschneigungsanlagen;
6. die Errichtung oder Erweiterung von Anlagen für die Behandlung von Abfällen sowie von Lagerplätzen aller Art, ausgenommen
 - in der ordnungsgemäßen Land- und Forstwirtschaft übliche Lagerungen sowie
 - kurzfristige, die Dauer von einer Woche nicht überschreitende, Lagerungen;

7. die Entwässerung oder Anschüttung von periodisch wechselfeuchten Standorten mit im Regelfall jährlich durchgehend mehr als einem Monat offener Wasserfläche von mehr als 100 m²;
8. die Errichtung oder Erweiterung von Anlagen zum Abstellen von Kraftfahrzeugen auf einer Fläche von mehr als 500 m² im Grünland.

(2) Die Bewilligung nach Abs. 1 ist zu versagen, wenn

1. das Landschaftsbild,
2. der Erholungswert der Landschaft oder
3. die ökologische Funktionstüchtigkeit im betroffenen Lebensraum

erheblich beeinträchtigt wird und diese Beeinträchtigung nicht durch Vorschreibung von Vorkehrungen weitgehend ausgeschlossen werden kann. Bei der Vorschreibung von Vorkehrungen ist auf die Erfordernisse einer zeitgemäßen Land- und Forstwirtschaft sowie einer leistungsfähigen Wirtschaft – so weit wie möglich – Bedacht zu nehmen.

(3) Eine erhebliche Beeinträchtigung der ökologischen Funktionstüchtigkeit des betroffenen Lebensraumes liegt insbesondere vor, wenn

1. eine maßgebliche Störung des Kleinklimas, der Bodenbildung, der Oberflächenformen oder des Wasserhaushaltes erfolgt,
2. der Bestand und die Entwicklungsfähigkeit an für den betroffenen Lebensraum charakteristischen Tier- und Pflanzenarten, insbesondere an seltenen, gefährdeten oder geschützten Tier- oder Pflanzenarten, maßgeblich beeinträchtigt oder vernichtet wird,
3. der Lebensraum heimischer Tier- oder Pflanzenarten in seinem Bestand oder seiner Entwicklungsfähigkeit maßgeblich beeinträchtigt oder vernichtet wird oder
4. eine maßgebliche Störung für das Beziehungs- und Wirkungsgefüge der heimischen Tier- oder Pflanzenwelt untereinander oder zu ihrer Umwelt zu erwarten ist.

(4) Mögliche Vorkehrungen im Sinne des Abs. 2 sind:

- die Bedingung oder Befristung der Bewilligung,
- der Erlag einer Sicherheitsleistung,
- die Erfüllung von Auflagen, wie beispielsweise die Anpassung von Böschungsneigungen, die Bepflanzung mit bestimmten standortgerechten Bäumen oder Sträuchern, die Schaffung von Fischaufstiegshilfen, Grünbrücken oder Tierdurchlässen sowie
- Kompensationsmaßnahmen (Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen).

(5) Von der Bewilligungspflicht gemäß Abs. 1 sind Maßnahmen, die im Zuge folgender Vorhaben stattfinden, ausgenommen:

1. Forststraßen und forstliche Bringungsanlagen;
2. Bringungsanlagen gemäß § 4 des Güter- und Seilwege-Landesgesetzes 1973, LGBl. 6620;
3. wasserrechtlich bewilligungspflichtige unterirdische bauliche Anlagen (z.B. Rohrleitungen, Schächte) für die Wasserver- und -entsorgung;
4. Straßen, auf die § 9 Abs. 1 des NÖ Straßengesetzes 1999, LGBl. 8500, anzuwenden ist;
5. Maßnahmen zur Instandhaltung und zur Wahrung des Schutzes öffentlicher Interessen bei wasserrechtlich bewilligten Hochwasserschutzanlagen.

§ 8 Landschaftsschutzgebiet

(1) Gebiete, die eine hervorragende landschaftliche Schönheit oder Eigenart aufweisen, als charakteristische Kulturlandschaft von Bedeutung sind oder die in besonderem Maße der Erholung der Bevölkerung oder dem Fremdenverkehr dienen, können durch Verordnung der Landesregierung zu Landschaftsschutzgebieten erklärt werden.

(2) In Landschaftsschutzgebieten hat die Landesregierung vor Genehmigung des örtlichen Raumordnungsprogramms oder seiner Änderungen (§§ 21 und 22 des NÖ Raumordnungsgesetzes 1976, LGBl. 8000), mit Ausnahme der Änderung der Widmungsart innerhalb des Wohnbaulandes und der Festlegung der Widmungsart Land- und Forstwirtschaft im Grünland, sowie im Verordnungsprüfungsverfahren von Bebauungsplänen (§ 88 der NÖ Gemeindeordnung 1973, LGBl. 1000) ein Gutachten eines Naturschutzsachverständigen zur Auswirkung auf die in Abs. 4 genannten Schutzgüter sowie eine Stellungnahme der NÖ Umweltanwaltschaft einzuholen.

(3) Neben der Bewilligungspflicht nach § 7 Abs. 1 bedürfen in Landschaftsschutzgebieten einer Bewilligung durch die Behörde:

1. die Kulturlandumwandlung von Flächen mit einem Ausmaß von mehr als einem Hektar;
2. die Beseitigung besonders landschaftsprägender Elemente im Sinne des Abs. 1.

§ 7 Abs. 5 gilt in Landschaftsschutzgebieten nicht.

(4) In Landschaftsschutzgebieten sind bewilligungspflichtige Vorhaben oder Maßnahmen (§§ 7 Abs. 1 und 8 Abs. 3) zu versagen, wenn

1. das Landschaftsbild,
2. der Erholungswert der Landschaft,
3. die ökologische Funktionstüchtigkeit im betroffenen Lebensraum,
4. die Schönheit oder Eigenart der Landschaft oder
5. der Charakter des betroffenen Landschaftsraumes

erheblich beeinträchtigt wird und diese Beeinträchtigung nicht durch Vorschreibung von Vorkehrungen (§ 7 Abs. 4) weitgehend ausgeschlossen werden kann. Bei der Vorschreibung von Vorkehrungen ist auf die Erfordernisse einer zeitgemäßen land- und forstwirtschaftlichen Nutzung - soweit wie möglich - Bedacht zu nehmen.

§ 10 Verträglichkeitsprüfung

(1) Projekte,

- die nicht unmittelbar mit der Verwaltung eines Europaschutzgebietes in Verbindung stehen oder hierfür nicht notwendig sind und
- die ein solches Gebiet einzeln oder in Zusammenwirkung mit anderen Plänen oder Projekten erheblich beeinträchtigen könnten,

bedürfen einer Bewilligung der Behörde.

(2) Die Behörde hat auf Antrag eines Projektwerbers oder der NÖ Umweltschutzbehörde mit Bescheid festzustellen, dass das Projekt weder einzeln noch im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines Europaschutzgebietes führen kann. Dabei sind bereits erfolgte Prüfungen in vorausgegangenen oder gleichzeitig durchzuführenden Verfahren zu berücksichtigen.

(3) Im Rahmen des Bewilligungsverfahrens hat die Behörde eine Prüfung des Projektes auf Verträglichkeit mit den für das betroffene Europaschutzgebiet festgelegten Erhaltungszielen, insbesondere die Bewahrung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der natürlichen Lebens-räume und wildlebenden Tier- und Pflanzenarten in diesem Gebiet, durchzuführen (Naturverträglichkeitsprüfung).

(4) Hat die Behörde aufgrund der Ergebnisse der Naturverträglichkeitsprüfung festgestellt, dass das Gebiet als solches nicht erheblich beeinträchtigt wird, ist die Bewilligung zu erteilen.

(5) Hat die Behörde aufgrund der Ergebnisse der Naturverträglichkeitsprüfung festgestellt, dass das Gebiet als solches erheblich beeinträchtigt wird (negatives Ergebnis der Naturverträglichkeitsprüfung), hat sie Alternativlösungen zu prüfen.

(6) Ist eine Alternativlösung nicht vorhanden, darf die Bewilligung nur erteilt werden, wenn das Projekt

- bei einem prioritären natürlichen Lebensraumtyp und/oder einer prioritären Art aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit oder maßgeblichen günstigen Auswirkungen für die Umwelt und nach Stellungnahme der Europäischen Kommission auch aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses
- ansonsten aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses - einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art - gerechtfertigt ist (Interessenabwägung).

(7) Dabei hat die Behörde alle notwendigen Ausgleichsmaßnahmen vorzuschreiben, um sicherzustellen, dass die globale Kohärenz von Natura 2000 geschützt ist. Die Europäische Kommission ist von diesen Maßnahmen zu unterrichten.

§ 20 Ausnahmegewilligungen

(1) Das Sammeln in größeren Mengen als in § 17 Abs. 2 festgelegt und das erwerbsmäßige Sammeln von wildwachsenden Pflanzen (Pflanzenteilen) sowie das Sammeln freilebender Tiere (Entwicklungsformen oder Teilen) ist vier Wochen vor Aufnahme der Tätigkeit der Behörde anzuzeigen.

(2) In der Anzeige sind die sammelnden Personen, Umfang, Zeit (höchstens ein Kalenderjahr), Ort, Zweck und Art des Sammelns anzugeben.

(3) Die Behörde hat das Sammeln zu untersagen, wenn im Sammelgebiet ein bedrohlicher Rückgang der zu sammelnden Art zu befürchten ist oder die anzuwendende Fangart mit einer unnötigen Tier-quälerei verbunden ist.

(4) Durch Bescheid kann die Landesregierung Ausnahmen von den Vorschriften nach § 18 gestatten, sofern es keine anderweitige zufrieden stellende Lösung gibt und unter der Bedingung, dass die Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Ausnahmegenehmigung ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen. In der Bewilligung ist zumindest festzulegen,

1. für welche Arten die Ausnahme gilt,
2. die zugelassenen Fang- oder Tötungsmittel, -einrichtungen und -methoden und
3. welche Kontrollen vorzunehmen sind.

(5) Eine Bewilligung gemäß Abs. 4 darf nur erteilt werden

1. zum Schutz der wildlebenden Tiere und Pflanzen und zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume;
2. zur Verhütung ernster Schäden insbesondere an Kulturen und in der Tierhaltung sowie an Wäldern, Fischgründen und Gewässern sowie an sonstigen Formen von Eigentum;
3. im Interesse der Volksgesundheit und der öffentlichen Sicherheit oder aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses - einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art - oder positiver Folgen für die Umwelt;
4. zu Zwecken der Forschung und des Unterrichts, der Bestandsauffüllung und Wiederansiedlung und der für diese Zwecke erforderlichen Aufzucht einschließlich der künstlichen Vermehrung von Pflanzen;
5. um unter strenger Kontrolle, selektiv und in beschränktem Ausmaß die Entnahme oder Haltung einer begrenzten Anzahl von Exemplaren bestimmter Tier- und Pflanzenarten zu erlauben.

(6) Die Landesregierung kann mit Verordnung Ausnahmen von den Verboten nach § 18 Abs. 4 für einzelne Tier- und Pflanzenarten zulassen, sofern es keine andere zufriedenstellende Lösung gibt und unter der Bedingung, dass die Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Ausnahmeregelung ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen, wenn einer der folgenden Gründe vorliegt:

1. im Interesse der Volksgesundheit und der öffentlichen Sicherheit, insbesondere bei Gefahr für Leib und Leben, oder aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses - einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art - oder positiver Folgen für die Umwelt;
2. zum Schutz der wildlebenden Tiere und Pflanzen und zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume;
3. zur Verhütung ernster Schäden insbesondere an Kulturen und in der Tierhaltung sowie an Wäldern, Fischgründen und Gewässern sowie an sonstigen Formen von Eigentum;
4. zu Zwecken der Forschung und des Unterrichts, der Bestandsauffüllung und Wiederansiedlung und der für diese Zwecke erforderlichen Aufzucht einschließlich der künstlichen Vermehrung von Pflanzen;
5. um unter strenger Kontrolle, selektiv und in beschränktem Ausmaß die Entnahme oder Haltung einer begrenzten, spezifizierten Anzahl von Exemplaren bestimmter Tier- und Pflanzenarten zu erlauben.

(7) In der Verordnung nach Abs. 6 sind anzugeben:

1. für welche Art die Ausnahme gilt,
2. zugelassene Fang- oder Tötungsmittel, -einrichtungen und -methoden,
3. Art der Risiken und zeitliche und örtliche Umstände für die Ausnahme,
4. Maßnahmen zur strengen Überwachung,
5. Art der Kontrollen und
6. Beweissicherungsmaßnahmen.

2.4. RAUMORDNUNGSGESETZ 2014

Im NÖ Raumordnungsgesetz 2014, Fassung vom 15.07.2024 werden in § 1 „Begriffe und Leitziele“ wesentliche Ziele der räumlichen Entwicklung und Vorsorge formuliert, die auch Gegenstand der folgenden Betrachtungen sind.

[...] (2) Bei der Vollziehung dieses Gesetzes sollen folgende Leitziele beachtet werden:

1. Generelle Leitziele

- f) Erhaltung und Verbesserung des Orts- und Landschaftsbildes.
- g) Freier Zugang zu Wäldern, Bergen, Gewässern und sonstigen landschaftlichen Schönheiten sowie deren schonende Erschließung (Wanderwege, Promenaden, Freibadeplätze und dergleichen). [...]

3. FACHLICHE BEGUTACHTUNG RAUMORDNUNG UND NATURSCHUTZ

3.1. ALLGEMEINDE HINWEISE

Eingegangen wird auf jene gesetzlichen Grundlagen, die für die Begutachtung und Bewilligung dieses Vorhabens wichtig sind. Andere Schutzgebiete oder schützenswerte Elemente – wie z.B.: Naturschutzgebiete, Naturparke, Naturparke oder Naturdenkmale - werden in dem Trassenkorridor des Vorhabens nicht ausgewiesen.

3.1.1. Zum NÖ Naturschutzgesetz 2000

Zur Erläuterung der folgenden Beurteilungen wird auf die Bestimmungen der relevanten rechtlichen Grundlagen kurz eingegangen und die wesentlichen Anforderungen dargestellt.

Gemäß § 7 NÖ Naturschutzgesetz 2000 bedürfen außerhalb vom Ortsbereich insbesondere folgende Teile des Vorhabens einer Bewilligung:

- Errichtung von Baustelleinrichtungsflächen,
- Becken zur Entwässerung der Oberflächenwässer,
- Baustraßen,
- Verlegung eines Gleises außerhalb des Ortsbereiches;

So ist gemäß § 7 Abs 1 Z 1 NÖ Naturschutzgesetz 2000 die Errichtung und wesentliche Abänderung von allen Bauwerken, die nicht Gebäude sind, bewilligungspflichtig. Davon betroffen sind alle Eisenbahnanlagen, die nicht Gebäude sind und die außerhalb des Ortsbereiches errichtet oder abgeändert werden.

Auch die Errichtung oder Erweiterung von Anlagen für die Behandlung von Abfällen sowie von Lagerplätzen aller Arten ist gem. Z 3 des Naturschutzgesetzes bewilligungspflichtig. Dies betrifft alle Baustelleneinrichtungsflächen außerhalb des Ortsbereiches.

3.1.2. Zu den Anforderungen der Landschaftsschutzgebiete

Gemäß den Bestimmungen des § 8 NÖ Naturschutzgesetzes 2000 sind bewilligungspflichtige Vorhaben oder Maßnahmen (§§ 7 Abs. 1 und 8 Abs. 3) zu versagen, wenn

1. das Landschaftsbild,
2. der Erholungswert der Landschaft,
3. die ökologische Funktionstüchtigkeit im betroffenen Lebensraum,
4. die Schönheit oder Eigenart der Landschaft oder
5. der Charakter des betroffenen Landschaftsraumes

erheblich beeinträchtigt wird und diese Beeinträchtigung nicht durch Vorschreibung von Vorkehrungen (§ 7 Abs. 4) weitgehend ausgeschlossen werden kann. Bei der Vorschreibung von Vorkehrungen ist auf die Erfordernisse einer zeitgemäßen land- und forstwirtschaftlichen Nutzung soweit wie möglich Bedacht zu nehmen.

3.1.3. Europaschutzgebiete (§ 9f NÖ Naturschutzgesetz 2000)

Pläne oder Projekte, die ein Europaschutzgebiet gemäß § 9f NÖ Naturschutzgebiet 2000 erheblich beeinträchtigen könnten, bedürfen einer Bewilligung der Behörde gemäß § 10 NÖ Naturschutzgesetz 2000. Dies betrifft v.a. auch den Schutz der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und der Europäischen Vogelschutzrichtlinie gemäß § 9 Abs. 2 Z 2 NÖ Naturschutzgesetz 2000.

3.1.4. Bewertung der Landschaft gemäß Naturschutzrechtliches Einreichoperat¹

3.1.4.1. Sensibilität

Bei der Bewertung der Sensibilität – als wesentliche Grundlage – wurden folgende Kriterien verwendet und dargestellt:

Die Charakteristik des Landschaftsbildes ergibt sich aus den in der Landschaft in unterschiedlicher Anzahl und Form vorhandenen raumbildenden Struktur- und Gestaltelementen, wie u. a.:

- Relief (Talraum, Terrasse, Graben, Schlucht etc.)
- Nutzungsformen
- Vegetation (Acker, Wiese, Weide, Wald, Moor, Allee, Baumgruppe, Einzelbaum etc.)
- Gewässer (Quelle, stehendes und fließendes Gewässer etc.)
- Erschließung (Wege, Straßen, Schienenwege, Leitungen etc.)
- Bebauung (Einzelgebäude, bauliche Gruppen, und Siedlungs(rand)bilder)

3.1.4.2. Räumliche Wirkung

In ihrer räumlichen Wirkung wird unterschieden zwischen:

- Flächen der freien Landschaft, wie Wald, Teich/See, Wiesen, Äcker, Siedlungen etc.
- Linienelementen, wie Hecken, Baumreihen, Allen, Ufergehölzstreifen, Elektrizitätsleitungen, Geländekanten und Ränder, wie Waldränder, Siedlungsränder etc.
- kleinflächigen und punktuellen Strukturen, wie Flurgehölze, Kleingehölze, Baumgruppen, markante Einzelbäume und Einzelsträucher, landschaftsbildprägende Bauwerke, Kleindenkmale etc.

Zur Beurteilung der Sensibilität des Landschaftsbildes gegenüber den von einem Vorhaben verursachten visuellen Auswirkungen werden die einzelnen Faktoren zu 3 Teilkriterien zusammengefasst:

- Formen- und Nutzungsvielfalt der Landschaft
- Raumwirkung
- Eigenart und visuelle Naturnähe

3.1.4.3. Erholungswert

Bei der Beurteilung des Erholungswertes der Landschaft wurden verwendet die Kriterien:

- Landschaftsausstattung
- Erschließung
- Zugänglichkeit und Nutzbarkeit
- Vorbelastung durch Immissionen

3.1.4.4. Wesentliche zusammenfassende Ergebnisse der Beurteilung

Zusammenfassend wird festgestellt, dass aufgrund der Analysen und Bewertungen eine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes unter Berücksichtigung der zu den einzelnen Abschnitten formulierten Maßnahmen nicht zu erwarten ist.

Auch ist eine Beeinträchtigung des Erholungswertes der Landschaft, unter Berücksichtigung der formulierten Maßnahmen, nicht zu erwarten.

Eine Bewilligung des Vorhabens gemäß § 7 NÖ Landschaftsschutzgesetz 2000 ist unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen möglich.

¹ Land Niederösterreich / Naturschutzrechtliches Einreichoperat – Gegenstand und Aufgabenstellung; Team Nordbahn, 2024

3.2. TEILRAUM 1 - KM 32,954, HST. WEIKENDORF-DÖRFLES BIS KM 39,010 BF ANGERN

Der Teilraum 1 erstreckt sich vom Ende des Gänserndorfer Bogens bei km 32,954 bis zum Unterwerk Angern bei km 39,010

3.2.1. Frage RO₁

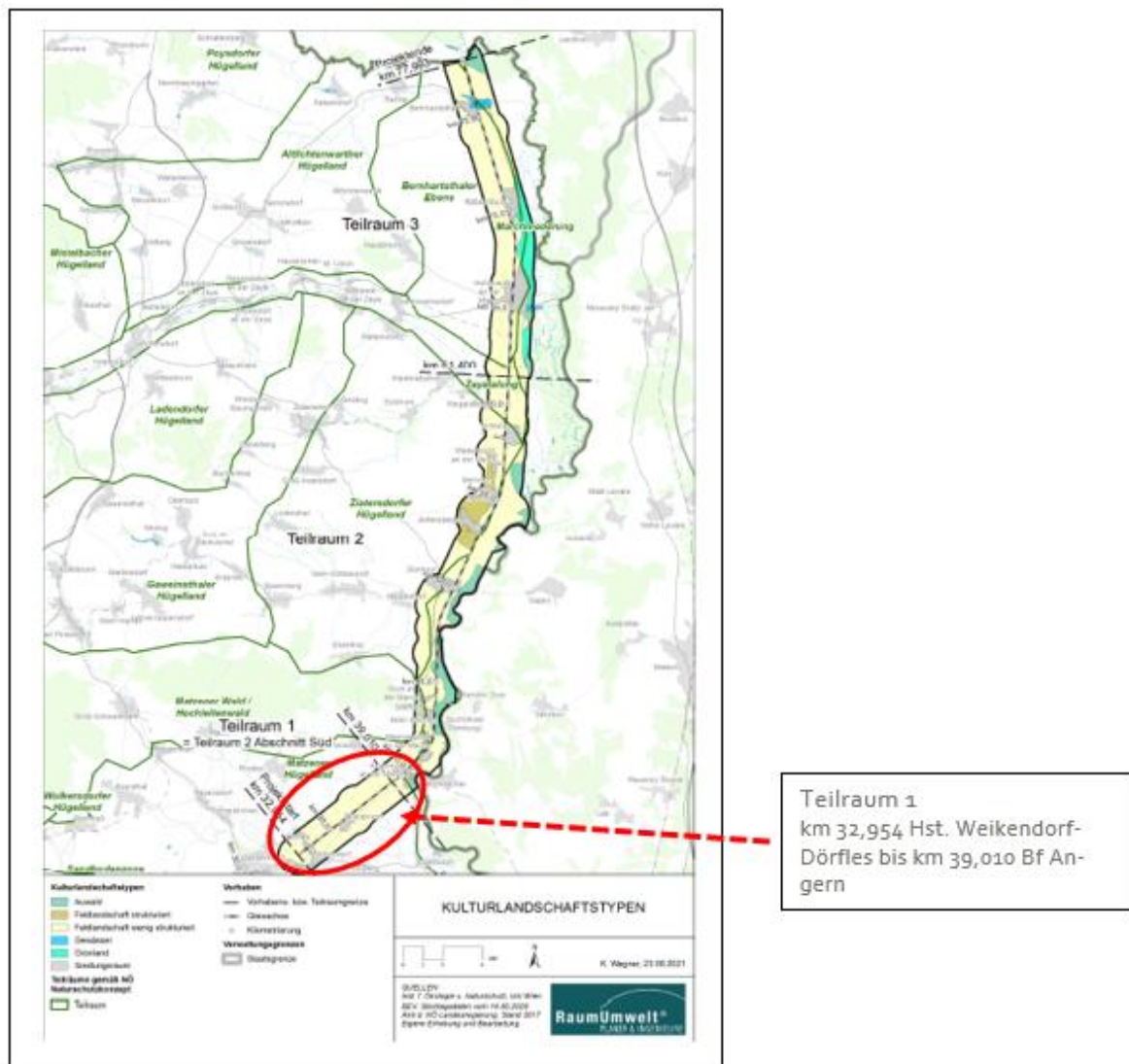
Frage RO₁: Befinden sich die geplanten Maßnahmen des Vorhabens außerhalb des Ortsbereiches im Sinne der Bestimmungen des § 7 Abs 1 NÖ Naturschutzgesetz 2000?

Sachverhalt/ Befund

Die bestehende und gemäß Vorhaben zu modernisierende Trasse des Vorhabens verläuft auf österreichischem Staatsgebiet nahezu kontinuierlich entlang der Grenze zur Slowakischen und im nördlichen Teilabschnitt auch zur Tschechischen Republik. Da das Ausbauvorhaben ausschließlich auf dem bestehenden Trassenkorridor und ohne Veränderung der räumlichen Gegebenheiten erfolgt, kann die gestellte Frage insofern beantwortet werden, als das diese mehrheitlich außerhalb des Ortsbereiches, der im Teilraum 1 berührten zwei Gemeinden (Weikendorf-Dörfles mit Tallesbrunn und Angern), mit 3 Haltestellen verläuft.

Die Nähe zum Naturraum ist anhand einer Übersichtskarte ersichtlich, die den Trassenverlauf außerhalb und auch innerhalb von Siedlungsbereichen und Naturräumen in generalisierter Form aufzeigt.

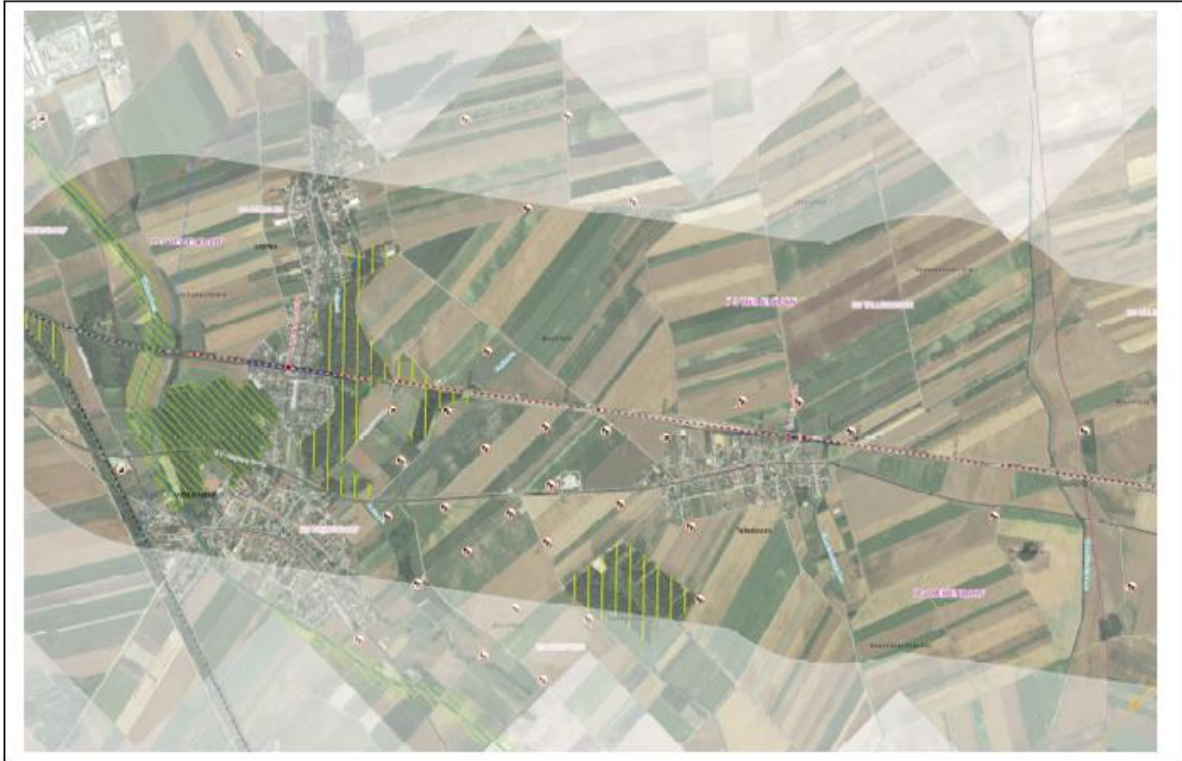
Abbildung 2: Teilraum 1 gemäß Naturschutzkonzept und Kulturlandschaftstypen



Quelle Land Niederösterreich – Naturschutzrechtliches Einreichoperat; N1.02; Team Nordbahn; 2024

Im **Teilraum 1** durchquert die Trasse sowohl eine „Regionale Grünzone“ als auch einen „Erhaltenswerten Landschaftsteil“ in der Standortgemeinde Weikendorf – Dörfles, verläuft aber mehrheitlich durch einen landwirtschaftlich bewirtschafteten Grünraum. Ein Schutzgebiet gemäß NÖ Naturschutzgesetz 2000 – auch mit Bezug zu § 7 (1) des genannten Gesetzes - wird aber nicht berührt.

Abbildung 3: Landschaft – IST-Zustand Teilraum 1 – Weikendorf-Dörfles



Quelle: Einreichprojekt Naturschutzrecht; N2-04-NB.NS.PL_Landschaft_IST_Situation_Blatt_1; Team Nordbahn; 2024

Der Siedlungsraum von Weikendorf und die Schutzgebiete – im Bereich des Weidenbaches - werden von dem Vorhaben auf der historischen Trasse durchquert. Das Landschaftsschutzgebiet und der erhaltenswerte Landschaftsteil befinden sich am Beginn des Trassenausbau, wobei das Landschaftsschutzgebiet westlich von Weikendorf nicht berührt wird. Der den Siedlungsraum östlich der Siedlung begrenzenden, erhaltenswerten Landschaftsteil, wird aber mit der bestehenden historischen Trasse durchschnitten.

Mit dem vorhabensbedingten Ausbau der Trasse – auf bahneigenen Grund – werden nur ein geringer Randstreifen des Landschaftsteiles während der Bauphase benötigt. Nach Abschluss des Baues werden die Flächen wieder dem Naturraum in Verbindung mit einer Renaturierung übergeben.

Gutachterliche Aussage

Die geplanten Maßnahmen des Vorhabens befinden sich mehrheitlich außerhalb des Ortsbereiches im Sinne der Bestimmungen des § 7 Abs 1 NÖ Naturschutzgesetz 2000 und berühren keine Schutzgebiete.

3.2.2. Frage RO2

Frage RO2: Ist die geplante Anlage aus raumordnungsfachlicher Sicht als zu den sonstigen Maßnahmen untergeordnet anzusehen?

Sachverhalt/ Befund

Die Bahntrasse wird entsprechend den Anforderungen der nationalen und internationalen Zielsetzungen ausgebaut, bleibt aber auf dem bestehenden Trassenkorridor. Der bisher von der Bahnanlage beanspruchte Raum wird nicht – oder nur unwesentlich während der Bauphase - verändert.

Abbildung 4: Ausweisung der Trasse auf Bahngrund



Quelle N2.04-NB.NS.PL_Landschaft_IST-Situation_Blatt_1/ Ausschnitt Stand 2024; Team Nordbahn

Zu der, von dem Vorhaben beanspruchten Raum und Fläche ist festzuhalten, dass

- mit dem geplanten Vorhaben der bereits bestehende Trassenkorridor nur unwesentlich verlassen wird und über den Bahngrund hinausreichende Flächen für die Bauphase benötigt werden, für die Betriebsphase ist keine wesentliche Änderung des aktuellen Zustandes zu erwarten;
- infolge dieser Beschränkung zwar während der Bauphase ein gewisser räumlicher Eingriff in die aktuelle Situation erfolgt, der innerhalb des bereits heute durchquerten Siedlungsraumes keine elementare Veränderung des Ortsbildes verursacht. Auch das Landschaftsbild außerhalb des Siedlungsraumes, beim Durchqueren der landwirtschaftlich bewirtschafteten Grünflächen, ist keine Veränderung des aktuellen Zustandes zu erwarten und
- kein Eingriff in einen schutzwürdigen Naturraum – ausgewiesen beispielsweise als FFH-Raum oder als NATURA 2000 Gebiet - im Trassenverlauf erfolgt.

Gutachterliche Aussage

Naturschutzfachlich und in Hinblick auf die Erhaltung des Landschaftsbildes ist festzuhalten, dass durch das Vorhaben keine Veränderung des Ortsbildes bzw. – in der freien Landschaft – keine Veränderung des Landschaftsbildes erfolgt.

Die gesamte Bahnanlage ist deshalb aus raumordnungsfachlicher Sicht als zu den sonstigen Maßnahmen im Trassenverlauf der Nordbahn als untergeordnet anzusehen.

3.2.3. Frage RO3

Frage RO3: Soll das geplante Vorhaben im Grünland im Sinn des § 7 Abs 1 Z 8 NÖ Naturschutzgesetz 2000 errichtet werden?

Grundlage:

N5.01-NB.NS.BE_Massnahmenkonzept / Land NÖ – Naturschutzrechtliches Einreichoperat

- N2.04-NB.NS.PL_(Landschaft_Ist-Situation_Blatt_1
- N2.09-NB.NS.PL_Landschaft_Ausw_u_Massn_Blatt-1
- N3.01-NB.NS.BE_Schutzgebiete_und_Naturdenkmale_inkl_NVE
- N3.02-NB.NS.PL_Naturschutzrechtl_Festlegungen_ÜLP
- N5.03-NB.NS.PL_Übersichts_LP_Maßnahmen_Blatt-1
- N5.06-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_1
- N5.07-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_2
- N5.08-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_3
- N5.09-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_4

Sachverhalt/ Befund

Im Rahmen des Vorhabens werden im Teilraum 1 folgende Maßnahmen getätigt, die teilweise gemäß § 7 Abs 1 Z 8 NÖ Naturschutzgesetz 2000 zu betrachten sind – wobei im Gesetz von der Errichtung von P&R-Anlagen gesprochen wird:

Abschnitt A01: Teilraumbeginn bis zum Personendurchgang Hst. Weikendorf-Dörfles (km 32,95 – 33,62)

- Verlängerung der Bahnsteige um 31 m,
- Baustelleneinrichtungsfläche incl. Zufahrten und Flächen am Trassenrand
- Wiederherstellung der Flächen incl. Bepflanzung und ökologische Ausgleichsflächen
- Rekultivierung sowie auch Wiederherstellung von Schutzflächen

Abschnitt A02: Personendurchgang Hst. Weikendorf-Dörfles bis zum Personendurchgang Hst. Tallesbrunn (km 33,62 – 36,2)

- Abtrag und Neubau der Eisenbahnbrücke über den Feldbach (km 33,79)
- Verlängerung der Bahnsteige auf 220 m
- Auflassung Eisenbahnkreuzung und Personendurchgang incl. Rampen und Stiegen (km 36,206)
- Wiederherstellung der der Gehölze und Vegetation
- Wiederherstellung und Erweiterung von Landschaftsstrukturen / Ersatz Erhaltenswerter Landschaftsteil
- Ersatz und Aufwertung der Wiesenbrachen als ökologische Ausgleichsflächen
- Ersatz und Wiederherstellung von Waldflächen
- Rekultivierung sowie auch Wiederherstellung von Schutzflächen

Abschnitt A03: Personendurchgang Hst. Tallesbrunn bis zur Straßenbrücke für die L 3027 (km 36,2 – 36,7)

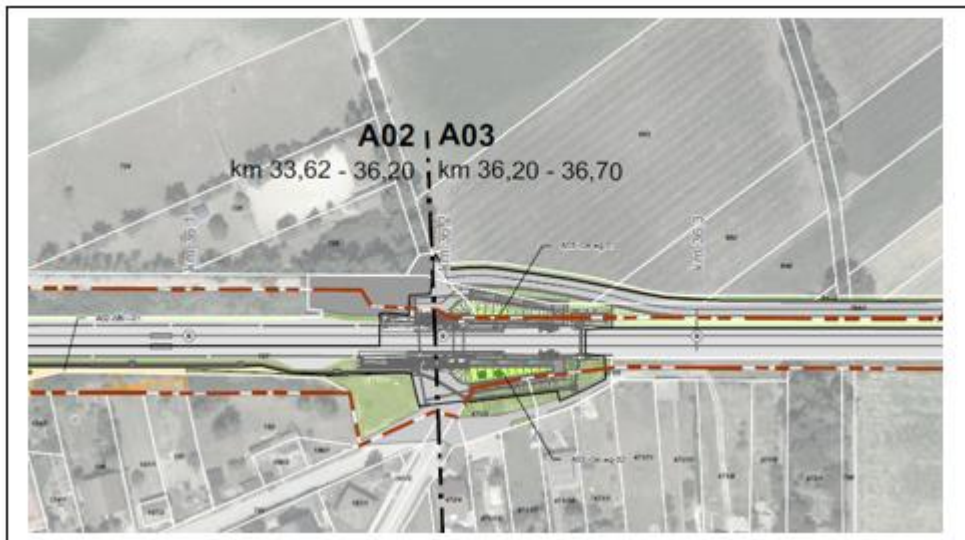
- Verlängerung der Bahnsteige auf 220 m
- Schließen der Lücke in der bestehenden Lärmschutzwand
- Auflassung Eisenbahnkreuzung und Personendurchgang incl. Rampen und Stiegen (km 36,196)
- Errichtung von zwei Lärmschutzwänden r.d.B. / Höhe 2,5m
- Auflassung Eisenbahnkreuzung bei km 36,53 und Neuerrichtung Straßenbrücke für die L 3027 inkl. Entwässerungsbecken bei km 36,65
- Wiederherstellung der Flächen nach Bauphase der Baustelleneinrichtungsflächen GA2 und GA3 bei Straßenbrücke für die L 3027 und km 36,56
- Wiederherstellung der der Gehölze und Vegetation
- Wiederherstellung und Erweiterung von Landschaftsstrukturen / Ersatz Erhaltenswerter Landschaftsteil
- Ersatz und Aufwertung der Wiesenbrachen als ökologische Ausgleichsflächen
- Ersatz und Wiederherstellung von Waldflächen
- Rekultivierung sowie auch Wiederherstellung von Schutzflächen

Abschnitt A04: Straßenbrücke für die L 3027 inkl. Entwässerungsbecken (km 36,65)

- Ersatz und Wiederherstellung von Waldflächen inkl. hochwertigen Saumzonen durch Ersatzaufforstung Rekultivierung sowie auch Wiederherstellung von Schutzflächen
- Baustelleneinrichtungsflächen AG1 und AG2
- Errichtung von Lärmschutzwänden r.d.B. bei km 39,56 193 m lang, 1 bis 2,5 m hoch; gegenüberliegend l.d.B. rd. 153 m lang, 2 m hoch; r.d.B. bei km 39,75 rd. 79 m lang, 2,5 m hoch; r.d.B. bei km 40,21 bis ca. 40,47, 1,5 m hoch
- Errichtung Entwässerungsbecken l.d.B. (Becken 1 -Angern km 39,37; und Becken 2 r.d.B. km 40,17)
- Erweiterung P & R-Anlage in Angern incl. Bepflanzung und Begrünung km 40,0
- Eisenbahnbrücke Ollersbach und Personendurchgang km 40,36
- Wiederherstellung der Flächen incl. Bepflanzung und ökologische Ausgleichsflächen
- Wiederherstellung der der Gehölze und Vegetation
- Wiederherstellung und Erweiterung von Landschaftsstrukturen / Ersatz Erhaltenswerter Landschaftsteil Rekultivierung der Flächen entlang der Lärmschutzwände
- Rekultivierung sowie auch Wiederherstellung von Schutzflächen

Im Teilraum – der erheblich kürzer ist als die Teilräume 2 und 3 – wird nur die Zugänglichkeit der Bahnhöfe bzw. der Haltestellen und Bahnsteige verbessert. Zusätzlich werden die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Als wesentliche Maßnahmen entlang der Bahnstrecke sind die Anlagen von Park & Ride-Anlagen bei den Haltestellen und Bahnhöfen anzusehen.

Abbildung 5: Lageplan Tallesbrunn /Haltestelle / km 36,20

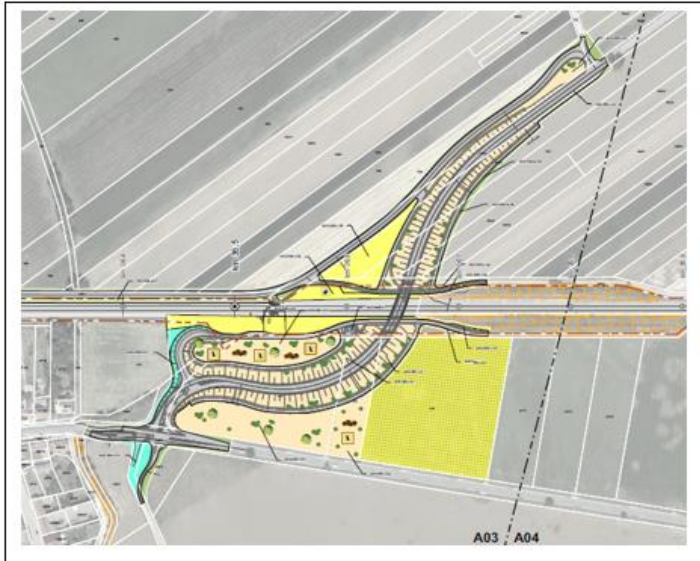


Quelle N5.08-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_3; Team Nordbahn; 2024

Mit der Auflösung einer Eisenbahnkreuzung wird die Errichtung einer Straßenbrücke für die L 3027 erforderlich, die nördlich von Tallesbrunn geplant ist. Die Errichtung der Straßenbrücke ist wesentlicher Teil des Bahnausbaues und Ersatz der aufgelösten Eisenbahnkreuzung anzusehen, wie auch die Park & Ride-Anlage.

Diese besteht bereits innerhalb des Siedlungsgebietes und wird vergrößert, ist damit aber nicht gemäß § 7 Abs 2 Z 8 NÖ Naturschutzgesetz 2000 zu beurteilen.

Abbildung 6: Lageplan Tallesbrunn / Straßenüberführung für Landesstraße L 3027 (km 36,60)



Quelle N5.08-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_3; Team Nordbahn; 2024

Abbildung 7: Standort künftiger Straßenüberführung L 3027



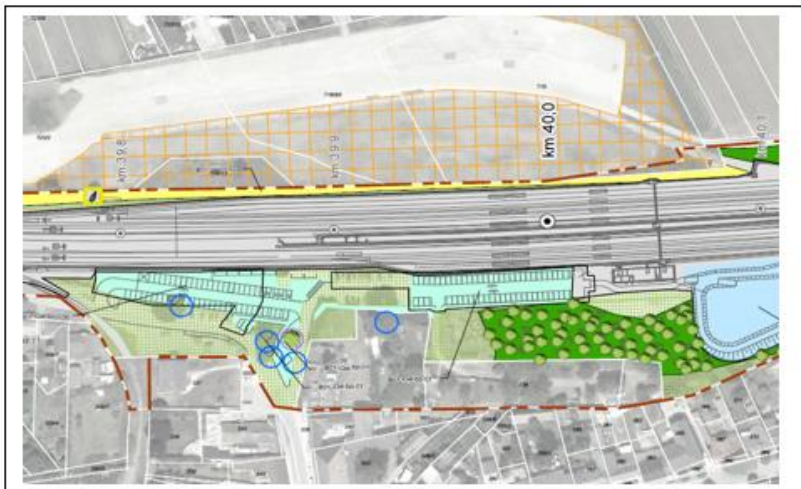
Quelle Eigene Aufnahme; 2024

Im Maßnahmenkonzept (N 5.01) wird im Abschnitt B01 (*Teilraumgrenze bis zur Eisenbahnkreuzung neben dem Oller; km 39,01 – 40,41, Ortsbereich und Bahnhof Angern*) angeführt. Die Park & Ride-Anlage im Bahnhofsbereich von Angern ist bei km 40,0 ausgewiesen. Diese soll durch eine Bepflanzung / Begrünung in die Stadtlandschaft integriert werden.

Die Anlage weist nach Fertigstellung eine Größe von ca. 3.000 m² auf, befindet sich aber nicht im Grünland, sondern innerhalb des städtischen Siedlungsgebietes.

Anhand des Planausschnittes ist die Größe der Anlage abzulesen, die mit einer Größe von ca. 3.000 m² für ca. 100 PKW errichtet wird. Mit der begleitenden landschaftlichen Gestaltung wird versucht, die südlich angrenzenden Wohngebiete gegenüber dem Verkehrs- und Bahnlärm abzuschirmen.

Abbildung 8: Lageplan Park & Ride Anlage Angern / km 40,00



Quelle N5.08-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_3; Team Nordbahn; 2024

Der aktuelle Bereich um den Bahnhof in Angern macht nicht den Eindruck einer geordneten Anlage, die vorhandenen Stellplätze wirken ungeordnet und ohne eine ordnende Planung. Mit der vorgesehenen Neuorganisation wird die Park & Ride-Anlage eine positive Wirkung auf die Bahnkunden haben und zu einer stärkeren Annahme der Mobilitätsdienstleistung beitragen. Die auf der Aufnahme erkennbare Grünausstattung täuscht insofern, als hinter der bahnbegleitenden Vegetationskulisse an der östlichen Seite des Gleiskörpers das Wohngebiet von Angern angrenzt.

Abbildung 9: Bahnhofsbereich Angern



Quelle Eigene Aufnahme; 2024

Gutachterliche Aussage

Aus fachlicher Sicht ist festzuhalten, dass im Teilraum 1, keine Park & Ride-Anlage im Grünland errichtet wird, sondern im städtischen Gebiet und damit entsprechend den Bestimmungen des § 7 Abs 1 Z 8 NÖ Naturschutzgesetz 2000 zu begutachten und zu behandeln ist. Die neue geordnete Ausstattung mit der Abschirmung wird zu einem verbesserten Ortsbild beitragen.

3.2.4. Frage RO4

Frage: Entspricht das eingereichte Vorhaben dem Stand der Technik und werden einschlägige Richtlinien und Normen eingehalten?

Sachverhalt/ Befund

Im Rahmen der Bearbeitung wurden alle relevanten Unterlagen auf örtlicher und regionaler Ebene im Themenbereich Raumordnung / Regionalplanung und Raumentwicklung berücksichtigt. Parallel wurden auch alle betrieblich bzw. zum Bahnausbau wesentlichen Unterlagen einbezogen, die allerdings nicht unbedingt von Bedeutung sind für die gegenständliche Begutachten.

Gutachterliche Aussage

Das eingereichte Vorhaben ist entsprechend den verkehrs- und eisenbahntechnischen Vorgaben konzipiert und entspricht dem Stand der Technik. Die einschlägigen Richtlinien und Normen werden eingehalten.

3.2.5. Frage L1

Ist aus fachlicher Sicht zu erwarten, dass das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigt wird?

Sachverhalt/ Befund

Grundlagen im Besonderen

- N2.01-NB.NS.BE_Allgemeine_Bewilligung
- N2.04-NB.NS.PL_(Landschaft_IST-Situation_Blatt_1
- N2.05-NB.NS.PL_(Landschaft_IST-Situation_Blatt_2
- N2.09-NB.NS.PL_Landschaft_Ausw_u_Massn_Blatt-1
- N2.10-NB.NS.PL_Landschaft_Ausw_u_Massn_Blatt-2
- N3.01-NB.NS.BE_Schutzgebiete_und_Naturdenkmale_inkl_NVE
- N3.02-NB.NS.PL_Naturschutzrechtl_Festlegungen_ÜLP
- N5.01-NB.NS.BE_Massnahmenkonzept / Land NÖ – Naturschutzrechtliches Einreichoperat
- N5.03-NB.NS.PL_Übersichts_LP_Maßnahmen_Blatt-1
- N5.06-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_1
- N5.07-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_2
- N5.08-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_3
- N5.09-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_4

Erläuterungen zum Teilraum 1 finden sich in den Ausführungen des Berichts „Allgemeine Bewilligung (N2.01-NB.NS.BE)“ in den Kapiteln zum Landschaftsbild. Die Beschreibungen des Vorhabens sowie die den Prüfgrundlagen beigefügten Plangrundlagen (siehe oben) schaffen einen ausreichenden Überblick hinsichtlich der Gegebenheiten.

Generell ist festzuhalten, dass durch die Trasse das bestehende Landschaftsbild – das über keine wesentliche Höhengliederung und keine bildbestimmende Bildinhalte verfügt – vor allem durch die relativ einheitliche Bewirtschaftung und das Fehlen von raumgliedernde Waldzonen geprägt wird. In dieser teilweise auch gleichförmig wirkenden Landschaft fügt sich die Bahntrasse ein.

Abbildung 10: Aufnahme Landschaft östlich Weikendorf



Quelle Eigene Aufnahme; Stand Juli 2024

Mit den Aufnahmen wird der aktuelle – und nicht wesentlich veränderte – Eindruck der Landschaft verdeutlicht, der vor allem auch dadurch entsteht, dass das geplante Vorhaben auf der bereits bestehenden Bahntrasse realisiert werden soll. Mit den geplanten Begleitmaßnahmen – Rekultivierung, Bepflanzungen, Anlage von Wiesenbereichen etc. – erfolgt eine naturräumliche Integration des Vorhabens in den Trassenraum.

Gutachterliche Aussage

Aus fachlicher Sicht wird aufgrund der Gegebenheiten und der nur geringen Veränderung durch das Vorhaben festgehalten, dass nicht zu erwarten ist, dass das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigt wird. Der einheitliche Charakter der Landschaft ohne wesentliche Raumgliederung führt dazu, dass im Ergebnis die Bahntrasse kein störendes Element darstellt. Es werden keine naturschutzrelevanten Schutzgebiete von dem Vorhaben berührt.

3.2.6. Frage L2

Ist zu erwarten, dass bezüglich des Landschaftsbildes durch das Vorhaben Beeinträchtigungen für das Europaschutzgebiet, die NATURA 2000 FFH-Gebiete, die Natura 2000 Vogelschutzgebiet, die Naturschutzgebiete sowie Landschaftsschutzgebiete nach § 10 NÖ Naturschutzgesetz auftreten?

Sachverhalt/ Befund

In räumlicher Nähe zum geplanten Vorhaben befinden sich folgende Landschaftsschutzgebiete:

- Landschaftsschutzgebiet „Donau-March-Thaya-Auen“ § 2 (20): Ab Angern an der March verläuft das Landschaftsschutzgebiet ca. 2 km nördlich des Teilraumes und östlich des Vorhabens bis zur Staatsgrenze bei Bernhardsthal. Im Bereich zwischen Mannersdorf und Dürnkrot befindet sich die Trasse innerhalb des Landschaftsschutzgebietes. In der gegenständlichen Beurteilung ist dieses Schutzgebiet deshalb nicht relevant.
- Landschaftsschutzgebiet „Steinbergwald“ § 2 (14): liegt ca. 10 km westlich des Vorhabens im Gemeindegebiet Neusiedl an der Zaya.

Nur das Landschaftsschutzgebiet „Donau-March-Thaya-Auen“ gemäß NÖ NSchG 2000 wird zwischen km 41,1 und km 48,9 vom Vorhaben berührt, befindet sich damit aber nicht im Teilraum 1.

Im erweiterten Untersuchungsraum befinden sich folgende Natura-2000-Gebiete in Österreich, der Tschechischen und der Slowakischen Republik, die allerdings – ausgenommen FFH / VS March-Thaya-Auen - nicht vom Vorhaben berührt werden.

Tabelle: Übersicht Europaschutzgebiete im erweiterten Untersuchungsraum

Code	Schutzgebiet	Typ
AT1202000	March-Thaya-Auen	FFH
AT1202V00	March-Thaya-Auen	VS
CZ0621027	Soutok – Tvrdonicko	VS
CZ0624119	Soutok – Podluží	FFH
SKCHVU016	Záhorské Pomoravie	VS
SKUEV0123	Dúbrava	FFH
SKUEV0124	Bogdalický vrch	FFH
SKUEV0125	Gajarské alúvium Moravy	FFH
SKUEV0161	Suchohradské alúvium Moravy	FFH
SKUEV0177	Šmolzie	FFH
SKUEV0178	V studienkach	FFH
SKUEV0311	Kačenky	FFH
SKUEV0314	Morava	FFH
SKUEV1125	Gajarské alúvium Moravy	FFH
SKUEV1311	Kačenky	FFH

Quelle N3.01 / Einreichprojekt – Naturschutzrecht; Team Nordbahn, April 2024

Im unmittelbaren Wirkungsbereich des Vorhabens befinden sich keine Naturparke, kein Nationalpark. Folgende Naturschutzgebiete liegen im erweiterten Untersuchungsraum:

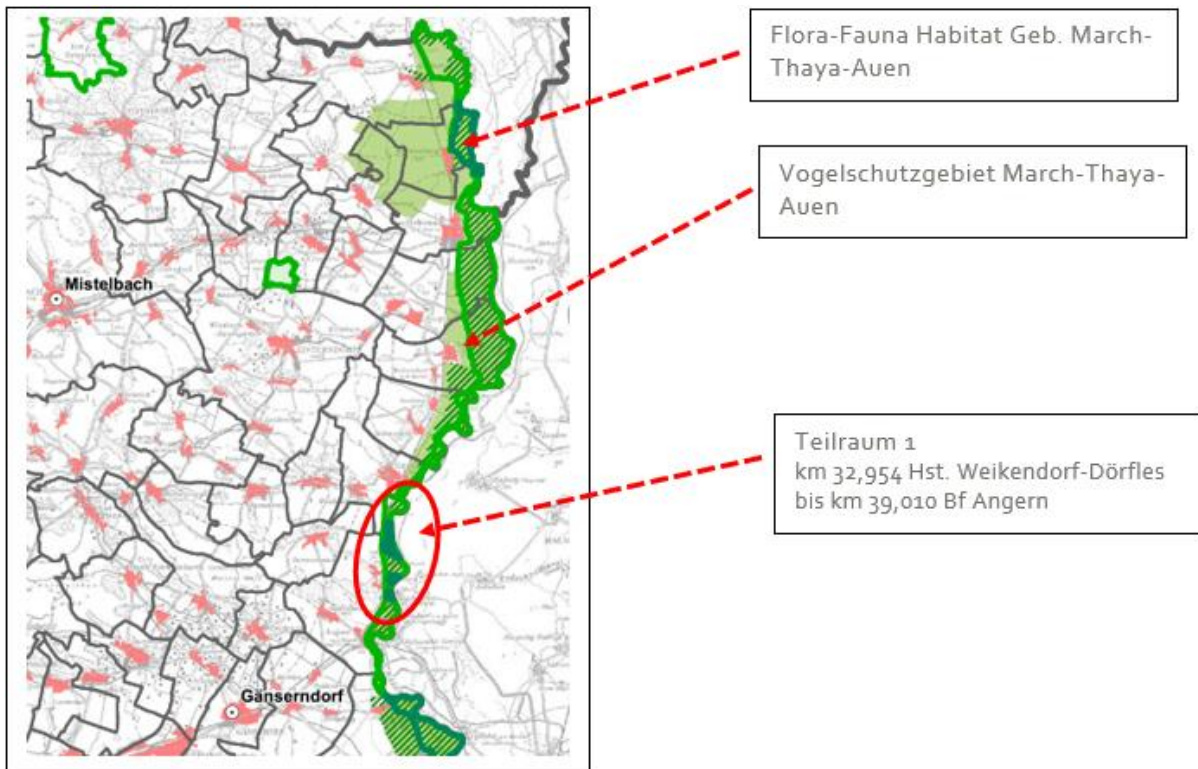
- Angerner und Dürnkruiter Marchschlingen – behandelt in Teilraum 2 – teilweise unmittelbar an Trasse angrenzend (ab km 40,0)
- In den Sandburgen – in Drösing, behandelt in Teilraum 2 – ca. 0,5 km von der Bahntrasse entfernt (bei km 56,5, östlich der Trasse)
- Rabensburger Thaya-Auen – in Rabensburg, behandelt in Teilraum 3 – ca. 1 km von der Bahntrasse entfernt (bei km 70,3, östlich der Trasse)

Im erweiterten Untersuchungsraum befinden sich auch mehrere Naturdenkmäler, diese allerdings in einer Entfernung von ca. 300 m und außerhalb eines relevanten Wirkungsbereiches des Projektes, auch in Bezug auf die Erschütterung und den Flächenverlust.

Die bezeichneten Schutzgebiete – ausgenommen das Landschaftsschutzgebiet „Donau-March-Thaya-Auen“, befinden sich in einer Entfernung von ca. 300 m bis 650 m vom Vorhaben, östlich der Bahntrasse und werden von diesem nicht berührt bzw. weisen keine Beeinträchtigungen auf.

Nur das Landschaftsschutzgebiet „Donau-March-Thaya-Auen“ gemäß NÖ NSchG 2000 wird zwischen km 41,1 und km 48,9 vom Vorhaben berührt und an einzelnen Abschnitten auch durchquert. Wesentlich ist, dass diese Bahntrasse als historische Trasse schon lange besteht und betrieben wird.

Abbildung 11: Schutzgebiete entlang der March



Quelle Naturschutz Niederösterreich / Europaschutzgebiete March-Thaya-Auen; 2024

Damit ist auch eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch das Vorhaben nicht zu erwarten.

Abbildung 12: Landschaftsschutzgebiet In Angern und Mannersdorf



Quelle N2.04-NB.NS.PL_Landschaft_IST-Situation_Blatt_1

Gutachterliche Aussage

Nur das Landschaftsschutzgebiet „Donau-March-Thaya-Auen“ gemäß NÖ NSchG 2000 wird zwischen km 41,1 und km 48,9 vom Vorhaben berührt und an einzelnen Abschnitten auch durchquert. Wesentlich ist, dass diese Bahntrasse als historische Trasse schon lange besteht und betrieben wird und deshalb kein neuer Eingriff in das berührte Landschaftsschutzgebiet erfolgt. Die erforderlichen Maßnahmen des Vorhabens verändern daher den Trassenkorridor nicht, werden vermutlich für den Ausbau des Trassenunterbaues den Randstreifen des Schutzgebietes berühren – und geringe Teilflächen in der Bau-phase benötigen – aber nach Rekultivierung und Bepflanzung den ursprünglichen Zustand weitestgehend wieder herstellen.

Es ist deshalb auch nicht zu erwarten, dass bezüglich des Landschaftsbildes durch das Vorhaben Beeinträchtigungen für das Europaschutzgebiet, die NATURA 2000 FFH-Gebiete, das Natura 2000 Vogelschutzgebiet, die Naturschutzgebiete sowie die Landschaftsschutzgebiete nach § 10 NÖ Naturschutzgesetz 2000 auftreten.

3.2.7. Frage L3

Ist aus fachlicher Sicht das eingereichte Vorhaben bezüglich des Landschaftsbildes somit in weiterer Folge nach den Kriterien des NÖ Naturschutzgesetzes 2000 genehmigungsfähig?

Sachverhalt/ Befund

Das zu beurteilende Vorhaben befasst sich mit dem Ausbau einer bestehenden zweigleisigen Bahnstrecke. Die in dem Teilraum 1, bzw. den Abschnitten 1, 2, 3 und 4, auszugsweise beschriebenen Maßnahmen (dargestellt wurden nur jene Maßnahmen, die für das Landschaftsbild relevant sind) befassen sich mit:

- Wesentlichen Ausbauten der Bahninfrastruktur (Bahnhofausbau, Unterführungen / Zugänge der Bahnsteige etc.),
- Straßenbrücke für die L 3027 (km 36,2 – 36,7)
- Erweiterung P & R-Anlage bei der Haltestelle Angern,
- Lärmschutzwänden v.a. im Siedlungsbereich,
- Überführungen / Brücken bei der Auflassung von Eisenbahnkreuzungen,
- Temporäre Baustellenanlagen,
- Wiederherstellung von ökologischen Ausgleichsflächen,
- Wiederherstellung von Baum-/Waldpflanzungen,
- Anlage von Schutzflächen,
- Bepflanzungen und Rekultivierungen

Abgesehen von der Straßenbrücke stellen die anderen Maßnahmen übliche Ausbaumaßnahmen für die Förderung des hochrangigen Bahnbetriebes dar.

Die vielen landschaftlich relevanten Maßnahmen zur Wiederherstellung des naturräumlichen Gefüges sichern die Erhaltung des aktuellen Landschaftsbildes. Dieses ist einerseits – gegenüber den Schutzgebieten naturräumlich bestimmt und wird erhalten - und wird andererseits beim Übergang in den Siedlungsraum sowie an seine Annäherung typisch ländlich strukturiert und geprägt.

Sowohl die auszugsweise Darstellung von Weikendorf als auch die bewirtschaftete Fläche in Richtung Angern ist für den gesamten Planungsraum als typisch anzusehen, in dem der Ausbau der Bahntrasse vorgesehen ist.

Gutachterliche Aussage

Die Trasse bleibt im Bestand unverändert. Aufgrund der Lage der Trasse des Vorhabens, die für den Ausbau der Bahnlinie genutzt wird, ist das eingereichte Vorhaben im Teilraum 1 bezüglich des Landschaftsbildes in weiterer Folge nach den Kriterien des NÖ Landschaftsschutzgesetzes 2000 wie oben dargestellt, genehmigungsfähig.

3.2.8. Frage E1

Ist aus fachlicher Sicht zu erwarten, dass der Erholungswert der Landschaft erheblich beeinträchtigt wird?

Sachverhalt/ Befund

Gemäß den Bestimmungen in § 7 Abs. 2 Pkt. 2 NÖ Naturschutzgesetz 2000 stellt die Beeinträchtigung des Erholungswertes der Landschaft im betroffenen Lebensraum eine wesentliche Voraussetzung dar, ein Vorhaben zu bewilligen. Diese Bewilligung ist denkbar, wenn durch Vorschreibungen weitestgehend ausgeschlossen werden kann, dass keine Beeinträchtigungen bestehen bleiben.

Generell ist zu betonen, dass der Ausbau des Vorhabens auf den bestehenden Trassenkorridor orientiert ist und der wesentliche Lebensraum der Bevölkerung deshalb nicht berührt wird.

Der Erholungswert der Landschaft kann u.a. auch an den bestehenden Wanderwegen in der Region / Teilraum 1 gesehen werden, wie z.B.:

- Marchwanderweg (5,7 km)
- Wanderung Stillfried-Klein Stillfried -Kirchenberg (11,73 km)
- Marchland Wanderung (15 km)

Diese Wanderungen sind auf bestehenden Güter- und Waldwegen ausgewiesen, sind auch in der Aulandschaft der March trassiert und stellen eine wesentliche Attraktion der Gemeinden dar.

Abbildung 13: Wege im Trassenkorridor



Gemeindeinformation und Eigene Aufnahme; Stand Juli 2024

Erkennbar ist, dass die wesentlichen Wanderwege, sich nahe der March befinden und der Zugang mit Querung der Bahntrasse meist über die Haltestellen der Bahn erfolgt.

Gutachterliche Aussage

Während der Bauphase erfolgt eine partielle Beeinträchtigung. Nach Abschluss der Bautätigkeit werden die Wege wieder hergestellt und durch die begleitende Begrünung sowohl der Bahntrasse als auch der Ausgleichsflächen neugestaltet.

Der Erholungswert der Landschaft wird deshalb nur zeitlich begrenzt geringfügig beeinträchtigt. Die Erreichbarkeit der Marchauen und der darin bestehenden Ziele wird nicht verändert.

3.2.9. Frage N1

Ist das vorliegende Vorhaben, allenfalls unter der Vorschreibung von Auflagen, Bedingungen und Befristungen aus der jeweiligen fachlichen Sicht genehmigungsfähig?

Wenn ja, unter Vorschreibung welcher (zusätzlichen) Auflagen, Bedingungen und Befristungen?

Sachverhalt/ Befund

In den Unterlagen zum Naturschutzfachlichen Gutachten wird bereits eine Vielzahl von Ausgleichsmaßnahmen – neue Bepflanzungen, Anlage von Neuen Schutzflächen, ökologischen Ausgleichsflächen, Begrünung der Bahntrasse, Baumpflanzungen etc. – genannt, mit denen nach Abschluss der Bauphase der aktuelle Zustand der Landschaft und des Naturraumes wieder hergestellt werden kann.

Gutachterliche Aussage

Aus fachlicher Sicht ist vom Sachverständigen keine Ergänzung der im Projekt vorgesehenen sinnvollen Maßnahmen erforderlich, wesentlich ist vielmehr die begleitende Kontrolle bzw. ein Monitoring zu dem Vorhaben im ökologischen Bereich.

Das vorliegende Vorhaben ist aus der fachlichen Sicht in jedem Fall genehmigungsfähig.

3.3. TEILRAUM 2 - KM 39,010 BF ANGERN BIS KM 61,400 RINGELSDORF-NIEDERABSDORF

Der Teilraum 2 erstreckt sich vom Unterwerk Angern bei km 39,010 bis Ringelsdorf-Niederabsdorf, km 61,400.

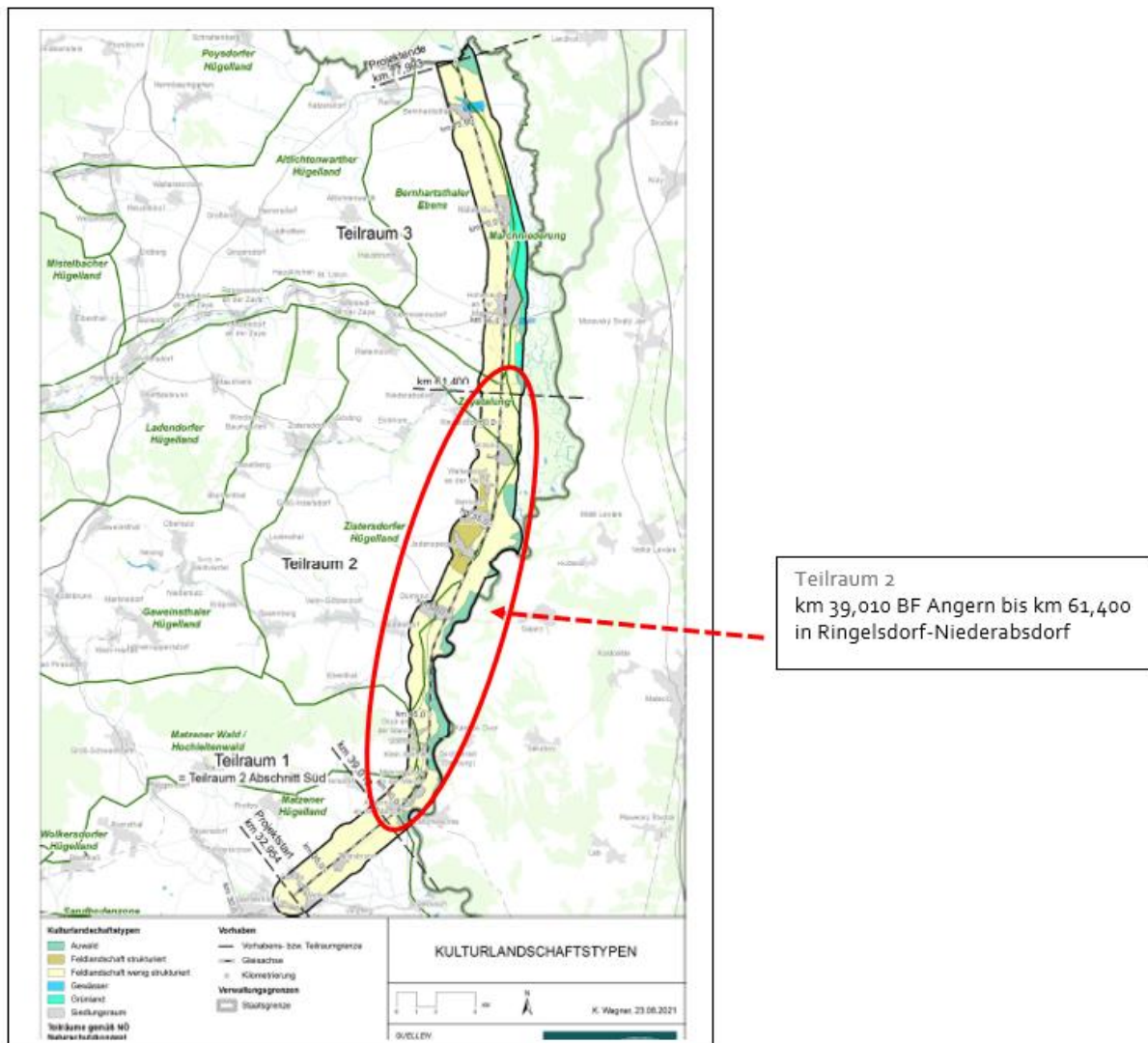
3.3.1. Frage RO1

Frage RO1: Befinden sich die geplanten Maßnahmen des Vorhabens außerhalb des Ortsbereiches im Sinne der Bestimmungen des § 7 Abs 1 NÖ Naturschutzgesetz 2000?

Sachverhalt / Befund

Im **Teilraum 2** berührt die Trasse sowohl eine „Regionale Grünzone“ als auch einen „Erhaltenswerten Landschaftsteil“ in der Standortgemeinde Angern. Vor allem von Angern erstreckt sich das Landschaftsschutzgebiet "Donau-March-Thaya-Auen" entlang der Bahntrasse in die Gemeinden Mannersdorf, Stillfried, Grub a. d. March, Dürnkrut, Jedenspeigen, Sierndorf a.d. March, Waltersdorf a.d. March, Drösing und Ringelsdorf-Niederabsdorf. Die Trasse befindet sich mehrheitlich außerhalb des Ortsbereiches, womit entsprechend den Bestimmungen des § 7 (1) Pkt. 1 das NÖ Naturschutzgesetz 2000 eine Betrachtung und Bewilligung erforderlich ist.

Abbildung 14: Teilraum 1 gemäß Naturschutzkonzept und Kulturlandschaftstypen



Quelle Land Niederösterreich – Naturschutzrechtliches Einreichoperat; N1.02; Team Nordbahn; 2024

Im Abschnitt zwischen km 39,5 und km 42,0 im Teilraum 2 – zwischen Angern und Mannersdorf – (siehe nachfolgende Abbildung) grenzt die Bahntrasse mehrheitlich gegen das Landschaftsschutzgebiet „Donau-March-Thaya-Auen“ sowie die Schutzgebiete „Regionale Grünzone“ und „Erhaltenswerter Landschaftsteil“ ab, wenn auch in Mannersdorf das Landschaftsschutzgebiet an einzelnen Abschnitten die Bahntrasse überschreitet.

Als wesentliche Baumaßnahmen für die Ausbauziele und als relevante Objekte für die Beurteilung des Landschaftsbildes müssen die - als Folge der Auflassung von Eisenbahnkreuzungen – Brücken zur Überquerung der Bahntrasse angesehen werden. Auch die Lärmschutzwände entlang der Trasse verändern das räumliche Bild und stellen eine wesentliche Veränderung dar. Diese Lärmschutzwände sind zur Sicherung der Lebensgrundlage entsprechend den Bemessungen der Lärmtechnik im Teilraum 2 vor allem in Angern, Mannersdorf, Stillfried, Dürnkrot, Jedenspeigen, Sierndorf und in, Drösing notwendig, wenn von der Bahntrasse die Siedlungsstrukturen berührt oder durchquert werden. Mit diesen Maßnahmen werden die Siedlungsgebiete / die Ortsbereiche beeinflusst, nicht aber das Grünland bzw. die Schutzgebiete.

Als wesentliche und zu beurteilende Anlagen entsprechend den Bestimmungen des & 7 Abs 2 Pkt. 1 NÖ Naturschutzgesetz 2000 sind aber folgende Maßnahmen anzusehen:

- Erweiterung der Park & Ride-Anlage in Angern bei km 40,0 (Bahnhof Angern)
- Abtrag und Neubau der Straßenbrücke für die B 49 bei km 40,41 – 41,33

Beide Anlagen befinden sich innerhalb des Ortsbereiches und sind deshalb nicht im Sinne des NÖ Naturschutzgesetzes zu beurteilen.

Abbildung 15: Landschaft – Auswahl der Maßnahmen km 33,0 bis km 42,0 / Blatt 1



Quelle: Einreichprojekt Naturschutzrecht; N2-09-NB.NS.PL_Landschaft_Ausw_u_Massn_Blatt_1; Team Nordbahn; 2024

- Abtrag und Neubau der Straßenbrücke für die B 49 bei km 40,41 – 41,33
- Erweiterung der Park & Ride-Anlage in Angern bei km 40,0 (Bahnhof Angern)

Im Abschnitt zwischen km 42,0 und km 51,5 im Teilraum 2 – zwischen Mannersdorf und Dürnkrot – (siehe folgende Abbildungen) grenzt die Bahntrasse den von Siedlungen / Bebauung genutzten Raum von dem Landschaftsschutzgebiet „Donau-March-Thaya-Auen“ weitestgehend ab. Nur an einzelnen Trassenabschnitten greift das Landschaftsschutzgebiet auch auf schützenswerte Flächen zu, die sich westlich der Bahntrasse befinden.

Eine parallele Schutzausweisung von einzelnen Flächen erfolgt auch durch die Klassifizierung von Schutzgebieten als „Erhaltenswerter Landschaftsteil“ oder als „Regionale Grünzone“. Diese Ausweisungen betreffen aber nur Teilbereiche von Mannersdorf, Stillfried und Grub a.d. March.

Vor allem in diesem Trassenabschnitt zwischen km 41,5 und km 47,5 reichen die Schutzgebiete bis unmittelbar an die Bahntrasse – und in Grub a.d. March auch über die Bahntrasse hinweg auf westliche Grünflächen (Forst und landwirtschaftliche Flächen).

In diesem, anhand der Abbildung aufgezeigten Trassenabschnitt im Teilraum 2, sind einerseits die Lärmschutzwände entlang der Trasse und vor den Siedlungsbereichen relevant und andererseits wieder die neuen Brückenbauten – wobei eine Brücke als Grünbrücke für den Wildwechsel errichtet werden soll (bei km 44,90) und ein neues naturräumliches Element darstellt. Die andere Straßenbrücke („Europabrücke“) soll im Bereich der Grünbrücke (bei km 44,72) errichtet werden und stellt eine wichtige Verbindung über die Bahntrasse dar.

Abbildung 16: Landschaft – Auswahl der Maßnahmen km41,5 bis km 45,5 / Blatt 2



Quelle: Einreichprojekt Naturschutzrecht; N2-09-NB.NS.PL_Landschaft_Ausw_u_Massn_Blatt_2; Team Nordbahn; 2024

- Neubau Grünbrücke / Wildbrücke km 44,90
- Errichtung der Europabrücke bei km 44,72

In den Trassengemeinden Ebenthal und Dürnkrot weicht das Landschaftsschutzgebiet nach der Berührung des Ortsgebietes von der Trasse zurück. Der trassennächste Abstand des Schutzgebietes, von der Bahntrasse bei km 49,0, besteht in Dürnkrot ca. 200 m. Bei dem geplanten Ausbau der Park & Ride-Anlage an dem Bahnhof erfolgt im Ortsgebiet. Der Abstand der Bahntrasse zur Grenze des Schutzgebietes besteht ca. 400 m, der Abstand zum Schutzgebiet steigt nach Ende des Siedlungsbereiches auf ca. 600 m und mehr.

In diesem Trassenabschnitt werden - als wesentliche Baumaßnahmen neben den Lärmschutzmaßnahmen – einerseits die neue Straßenbrücke für die B 40 (bei km 49,88) angesehen und andererseits die Errichtung / Erweiterung der Park & Ride-Anlage beim Bahnhof bei km 50,0 – beide in Dürnkrot.

Beide Maßnahmen sind als wesentliche Ausstattungsanlagen für die Bahn anzusehen, die zentrale Funktionen für die Erreichung der Bahn und Nutzung deren Dienstleistung sichern sollen.

Abbildung 17: Landschaft – Auswahl der Maßnahmen km 46,5 bis km 51,0 / Blatt 2



Quelle: Einreichprojekt Naturschutzrecht; N2-09-NB.NS.PL_Landschaft_Ausw_u_Massn_Blatt_2; Team Nordbahn; 2024

- Erweiterung der P & R-Anlage in Dürnkrot bei km 50,0
- Neuerrichtung Straßenbrücke für die B 40 bei km 49,88

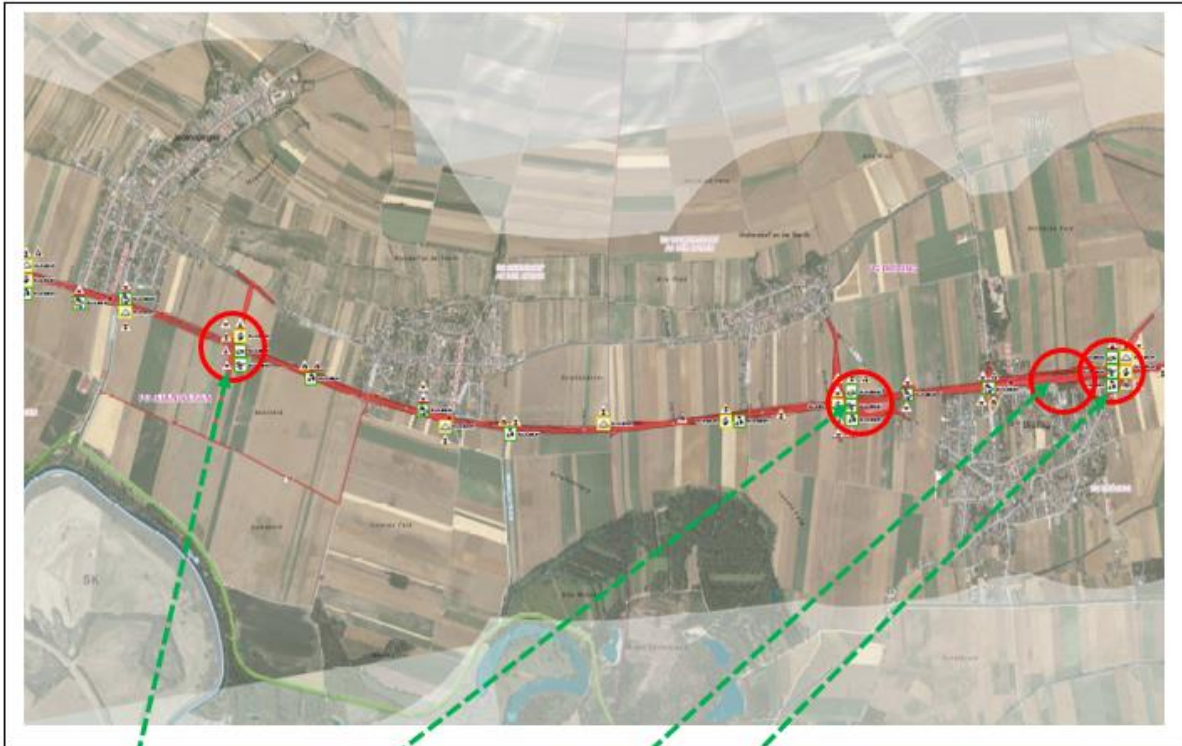
In dem letzten Abschnitt, am Ende des Teilraumes 2, zwischen Jedenspeigen bei km 51,5 und Ringelsdorf-Absdorf bei km 61,400, verläuft die Trasse in landwirtschaftlich bewirtschaftetem Grünland (Siehe folgende Abbildung). Die Siedlungsstrukturen der Ortschaften Jedenspeigen und Sierndorf a.d. March befinden sich westlich der Bahntrasse und werden damit gegenüber dem östlich bestehenden landwirtschaftlichen Fluren sowie auch den Marchauen abgegrenzt. Nur das Siedlungsgebiet von Drösing grenzt an der östlichen Seite der Bahntrasse an.

Von Bedeutung ist dies vor allem in Hinblick auf eine eventuelle Berührung eines Schutzgebietes, insbesondere des Landschaftsschutzgebietes „Donau-March-Thaya-Auen“, das in einer Entfernung vom Siedlungsrand von annähernd 400 m befindet.

In diesem Trassenabschnitt befindet sich auch das Schutzgebiet „in den Sandbergen“, das sich zwischen den Ortschaften Sierndorf a.d. March und Drösing und östlich der Bahntrasse in einer Entfernung von ca. 400 m befindet.

Beide Schutzgebiete weisen damit eine ausreichende Entfernung von der Trasse auf, dass eine unmittelbare Beeinträchtigung durch den Trassenausbau nicht festgestellt werden kann.

Abbildung 18: Landschaft – Auswahl der Maßnahmen km54,5 bis km 61,5 / Blatt 2



Quelle: Einreichprojekt Naturschutzrecht; N2-09-NB.NS.PL_Landschaft_Ausw_u_Massn_Blatt_3; Team Nordbahn; 2024

In diesem Teilabschnitt des Teilraumes 2 werden wieder – abgesehen von den Lärmschutzwänden im Bereich der Ortsbereiche folgende Baumaßnahmen vorgesehen:

- Neuerrichtung der Straßenbrücke in Jedenspeigen bei km 54,0 anstelle von Eisenbahnkreuzungen
- Straßenbrücke für die Landesstraße L 3139 bei km 57,43, eine regional erforderliche Straße
- Neuerrichtung der Park & Ride-Anlage in Drösing bei der Haltestelle bei km 57,30 bis km 58,83
- Straßenbrücke für die Bahnüberführung der L 7 bei km 58,99

Gutachterliche Aussage

Die geplanten Maßnahmen des Vorhabens, befinden sich mehrheitlich außerhalb des Ortsbereiches im Sinne der Bestimmungen des § 7 Abs 1 NÖ Naturschutzgesetz 2000 und berühren keine Schutzgebiete.

3.3.2. Frage RO2

Frage RO2: Ist die geplante Anlage aus raumordnungsfachlicher Sicht als zu den sonstigen Maßnahmen untergeordnet anzusehen?

Sachverhalt/ Befund

Die gesamte Anlage des Vorhabens im Teilraum 2 – analog auch zu den Teilräumen 1 und 3 - besteht v.a. aus

- Ausbau und Erneuerung / Anpassung der Haltestellen an der Bahntrasse an die aktuellen Vorgaben entsprechend den HL-Vorgaben (Bahnsteigdächer, Verlängerung der Bahnsteige, Ausbau und Modernisierung der Wartehäuser, Serviceanlagen etc.)
- Auflassung der Eisenbahnkreuzungen
- Ausbau der Oberleitung / Elektrifizierung
- Errichtung der Brücken für die regional und kommunal erforderlichen / bestehenden Bundes- und Landesstraßen
- Errichtung der erforderlichen Brücken für Erreichung der landwirtschaftlichen Fluren und Sicherung der Güter- und Wanderwege
- Anlage der Entwässerungsanlagen
- Lärmschutzwände gegenüber die Ortsbereichen / Siedlungsgebieten
- Rekultivierung der Bahnanlagen und i.R. der Baumaßnahme beeinträchtigten Grünflächen
- Schaffung neuer ökologischer Flächen
- Bepflanzung von Randbereichen der Trasse
- Umsiedlung von Fauna während der Baumaßnahme

Die mit der Frage angesprochene Bewertung v.a. der für das Landschaftsbild relevanten Bauten ergibt, dass die Maßnahmen generell trassennahe, meist innerhalb der Ortsbereiche oder als wesentliche und untergeordnete Maßnahmen zu bezeichnen sind. Die überwiegende Anzahl der Maßnahmen sind landschaftsgestaltende und erhaltende Maßnahmen, mit denen der Trassenkorridor weitestgehend wiederhergestellt und optimiert werden soll.

Abbildung 19: Trassenverlauf Teilraum 2



Quelle N2.06-NB.NS.PL_Landschaft_IST-Situation_Blatt 2 und 3; Team Nordbahn, Stand 2024

Gutachterliche Aussage

Naturschutzfachlich und in Hinblick auf die Erhaltung des Landschaftsbildes ist festzuhalten, dass durch das Vorhaben keine Veränderung des Ortsbildes bzw. in der freien Landschaft, keine Veränderung des Landschaftsbildes erfolgt.

Die gesamte Bahnanlage, deren Trassenlage Bestand ist, ist deshalb aus raumordnungsfachlicher Sicht als zu den sonstigen Maßnahmen im Trassenverlauf der Nordbahn als untergeordnet anzusehen.

3.3.3. Frage RO3

Frage 3: Soll die geplante Anlage im Grünland im Sinn des § 7 Abs. 1 Z 8 Naturschutzgesetz 2000 errichtet werden?


3.3.3.1. Verwendete Grundlagen


Grundlage	N5.01-NB.NS.BE_Massnahmenkonzept / Land NÖ – Naturschutzrechtliches Einreichoperat N2.04-NB.NS.PL_(Landschaft_IST-Situation_Blatt_1 N2.05-NB.NS.PL_(Landschaft_IST-Situation_Blatt_2 N2.06-NB.NS.PL_(Landschaft_IST-Situation_Blatt_3 N2.09-NB.NS.PL_Landschaft_Ausw_u_Massn_Blatt-1 N2.10-NB.NS.PL_Landschaft_Ausw_u_Massn_Blatt-2 N2.11-NB.NS.PL_Landschaft_Ausw_u_Massn_Blatt-3 N3.01-NB.NS.BE_Schutzgebiete_und_Naturdenkmale_inkl_NVE N3.02-NB.NS.PL_Naturschutzrechtl_Festlegungen_ÜLP N5.03-NB.NS.PL_Übersichts_LP_Maßnahmen_Blatt-1 N5.04-NB.NS.PL_Übersichts_LP_Maßnahmen_Blatt-2 N5.05-NB.NS.PL_Übersichts_LP_Maßnahmen_Blatt-3 N5.11-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_6 N5.12-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_7 N5.13-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_8 N5.14-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_9 N5.15-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_10 N5.16-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_11 N5.17-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_12 N5.18-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_13 N5.19-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_14 N5.20-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_15 N5.21-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_16 N5.22-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_17 N5.23-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_18 N5.24-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_19
-----------	--

3.3.3.2. Teilraum 2: Darstellung der naturfachlichen Maßnahmen

Abschnitt Bo1	Teilraumgrenze bis zur Eisenbahnkreuzung neben dem Ollersbach (km 39,01 – 40,41) Baustelleneinrichtungsflächen AG1 und AG2 Errichtung Entwässerungsbecken, l.d.B. (Becken 1 – Angern km 39,37) und r.d.B. Becken 2 – Angern km 40,17) Errichtung von Lärmschutzwänden r.d.B. bei km 39,56 193 m lang, 1 bis 2,5 m hoch; gegenüberliegend l.d.B. rd. 153 m lang, 2 m hoch; r.d.B. bei km 39,75 rd. 79 m lang, 2,5 m hoch; r.d.B. bei km 40,21 bis ca. 40,47, 1,5 m hoch Neuerrichtung Straße zwischen Straßenbrücke für die L 3026 und Personendurchgang km 39 Errichtung Eisenbahnbrücke Ollersbach und Personendurchgang km 40,36 Ersatz und Wiederherstellung von hochwertigen Lebensräumen, Wald und Wiesen sowie ökologischen Ausgleichsflächen Erweiterung P & R-Anlage incl. Bepflanzung und Begrünung in Angern km 40,0 Wiederherstellung und Erweiterung von Landschaftsstrukturen / Ersatz Erhaltenswerter Landschaftsteil Rekultivierung der Flächen entlang der Lärmschutzwände Rekultivierung sowie auch Wiederherstellung von Schutzflächen
Abschnitt Bo2	Durchlass Ollersbach bis zum Personendurchgang und Durchlass Mannersdorf (km 40,41 – 41,33), Straßenbrücke B49 Errichtung Entwässerungsbecken, r.d.B. (Becken 3 – Angern km 40,48) und l.d.B. (Becken 4 – Angern km 41,20) Baustelleneinrichtungsflächen AG3 und AD1 und Bauzufahrten) Abtrag und Neubau Straßenbrücke Landesstraße B 49 km 41,13 / 41,15 Lärmschutzwand r.d.B. bei ca. km 41,17, 223 m lang, 2,0 m hoch Wiederherstellung und Erweiterung von Landschaftsstrukturen

- 
- Rekultivierung der Flächen entlang der Lärmschutzwände
Rekultivierung sowie auch Wiederherstellung von beanspruchten Flächen und Wiederherstellung des Bestandes
- Abschnitt Bo3** Personendurchgang und Durchlass Mannersdorf bis Haltestelle Stillfried (km 41,33 – 43,42)
Baustelleneinrichtungsfläche AD2 und AD3 und Baustellenzufahrt
Errichtung von Lärmschutzwänden r.d.B. bei km 41,17 223 m lang, 2,0 m hoch, anschließend weitere rd. 402 m lang und 1 m hoch, und anschließend rd. 76 m lange 2 <m hohe Lärmschutzwand; l.d.B. bei km 42,60 rd. 254 m lang, 1,5 bis 2,5 m hoch
Errichtung Entwässerungsbecken l.d.B. (SAD1 – Stillfried km 43,17)
Neubau Personendurchgang Hast. Stillfried (km 43,37); Verlängerung der Bahnsteige auf 220 m
Wiederherstellung und Erweiterung von Landschaftsstrukturen
Rekultivierung der Flächen entlang der Lärmschutzwände
Rekultivierung sowie auch Wiederherstellung von beanspruchten Flächen und Wiederherstellung des Bestandes
- Abschnitt Bo4** Haltestelle Stillfried bis km 44,72 (km 43,42 – 44,72), Eisenbahnbrücke Grubergraben
Errichtung Entwässerungsbecken l.d.B. (SAD2 – Stillfried km 43,47)
Durchführung diverse Begleitmaßnahmen zum Bahnausbau ohne naturräumlich relevante Maßnahmen
Wiederherstellung und Erweiterung von Landschaftsstrukturen
Rekultivierung der Flächen entlang der Lärmschutzwände
Rekultivierung sowie auch Wiederherstellung von beanspruchten Flächen und Wiederherstellung des Bestandes
- Abschnitt Bo5** Errichtung der Europabrücke bei km 44,72 bis Becken SAD3 (km 44,72 – 45,36)
Neubau Grünbrücke inkl. Entwässerungsbecken km 44,90
Abtrag Straßenbrücke Bahngasse km 45,07, Neuerrichtung Straßenbrücke inkl. Entwässerungsbecken km 45,11
Baustelleneinrichtungsfläche AD4 und Zufahrten
Durchführung diverse Begleitmaßnahmen zum Bahnausbau ohne naturräumlich relevante Maßnahmen
Wiederherstellung und Erweiterung von Landschaftsstrukturen
Rekultivierung der Flächen entlang der Lärmschutzwände
Rekultivierung sowie auch Wiederherstellung von beanspruchten Flächen und Wiederherstellung des Bestandes und der Schutzflächen
Visuelle Aufwertung der Bauwerks und größeren Zwickelflächen und gestalterische Strukturierung mit hochwertiger Bepflanzung
- Abschnitt Bo6** Becken SAD3 bis km 46,21 (km 45,36 – 46,21), Hufeisenteich
Errichtung Entwässerungsbecken l.d.B. (SAD3 km 45,44)
Durchführung diverse Begleitmaßnahmen zum Bahnausbau ohne naturräumlich relevante Maßnahmen
Wiederherstellung und Erweiterung von Wald- und Landschaftsstrukturen
Rekultivierung der Flächen am Trassenrand zur Wiederherstellung des Bestandes und der ursprünglichen Flächennutzung
Rekultivierung sowie auch Wiederherstellung von beanspruchten Flächen und Wiederherstellung des Bestandes insbesondere der Schutzflächen
- Abschnitt Bo7** km 46,21 bis zur Wegbrücke über den Sulzbach (km 46,21 – 48,86), Uhlteich
Baustelleneinrichtungsflächen AD12, AD5, AD6, AD7, AD8 und AD9, Baustraßen und -zufahrten und bauliche Beanspruchung von Flächen am Trassenrand
Errichtung Entwässerungsbecken l.d.B. (SAD13 – km 46,61; SAD 14 – km 47,17)
Errichtung einer Steinschlichtung zum Altarm der March (km 46,60 bis km 47,09)
Errichtung Wegbrücke über den Sulzbach km 48,86
Wiederherstellung und Erweiterung von Wald- und Landschaftsstrukturen
Rekultivierung der Flächen am Trassenrand zur Wiederherstellung des Bestandes und der ursprünglichen Flächennutzung
Rekultivierung sowie auch Wiederherstellung von beanspruchten Flächen und Wiederherstellung des Bestandes insbesondere der Schutzflächen
Visuelle Aufwertung der Bauwerks und größeren Zwickelflächen und gestalterische Strukturierung mit hochwertiger Bepflanzung
- Abschnitt Bo8** Wegbrücke über den Sulzbach bis Eisenbahnkreuzung Landesstraße B 40 (km 48,86 – 49,88) südlich Dürnkrot
Errichtung Wegbrücke über den Sulzbach km 48,86
Baustelleneinrichtungsflächen AD10, AD11, DKR1, B40-1 und B40-2 incl. Baustraßen km

- 
- Auflassung Eisenbahnkreuzung bei km 49,88 und Neuerrichtung Straßenbrücke für die B 40 inkl. Entwässerungsbecken bei km 49,61
Errichtung Entwässerungsbecken r.d.B. (DKR1 km 49,68)
Zufahrtstraßen bzw. Anbindungsstraßen im Bereich Straßenbrücke für B 40.
Errichtung einer Lärmschutzwand: r.d.B beginnend bei ca. km 49,79 rd. 670 m lang, 1,5 m bis 2,5 m hoch
Wiederherstellung und Erweiterung von Wald- und Landschaftsstrukturen
Rekultivierung der Flächen am Trassenrand zur Wiederherstellung des Bestandes und der ursprünglichen Flächennutzung
Rekultivierung sowie auch Wiederherstellung von beanspruchten Flächen und Wiederherstellung des Bestandes insbesondere der Schutzflächen
- Abschnitt Bog** Eisenbahnkreuzung Landesstraße B 40 bis Haltestelle Jedenspeigen (km 49,88 – 53,30)
Errichtung einer Lärmschutzwand: r.d.B beginnend bei ca. km 49,79 rd. 670 m lang, 1,5 m bis 2,5 m hoch; r.d.B. ab ca. km 53,04 rd. 143 m lang, 1,5 bis 2,0 hoch, direkt anschließend eine weitere rd. 71 m lange und 1,5 m hohe LSW; r.d.B. ab ca. km 53,28 rd. 97 m lang, 1 m hoch
Erweiterung P&R-Anlage am Bahnhof Dürnkrot und Bgrünung (Kontextprojekt), r.d.B
Neuerrichtung P&R-Anlage an der Haltestelle Jedenspeigen (Kontextprojekt) und Bepflanzung / Begrünung km 53,3
Baustelleneinrichtungsflächen DKR2, DKR3, DD1, DD2, DD3, DD4, DD5 und JS1; incl. Bauzufahrten km
Verlängerung der Bahnsteige auf 220 m an der Hst. Jedenspeigen, Überdachung Stiegenaufgänge und Wartebereiche,
Errichtung Entwässerungsbecken l.d.B. (DKR2 – km 50,65) und r.d.B. (SDD1 – km 52,43; JED km 53,07)
Wiederherstellung und Erweiterung von Wald- und Landschaftsstrukturen
Rekultivierung der Flächen am Trassenrand zur Wiederherstellung des Bestandes und der ursprünglichen Flächennutzung
Rekultivierung sowie auch Wiederherstellung von beanspruchten Flächen und Wiederherstellung des Bestandes insbesondere der Schutzflächen
- Abschnitt B10** Haltestelle Jedenspeigen bis Haltestelle Sierndorf (km 53,30 – 55,26)
Errichtung einer Lärmschutzwand: r.d.B. ab ca. km 53,28 rd. 97 m lang, 1 m hoch
Baustelleneinrichtungsflächen DD6, DD7, DD8 und DD9; Bauzufahrten und bauliche Beanspruchung von Flächen am Trassenrand
Errichtung Entwässerungsbecken r.d.B. (SDD2 km 53,28; SIE km 55,1)
Neuerrichtung Straßenbrücke für die Gemeindestraße Jedenspeigen inkl. Entwässerungsbecken km 54,00
Verlängerung der Bahnsteige auf 220 m an der Hst. Sierndorf
Wiederherstellung und Erweiterung von Wald- und Landschaftsstrukturen
Rekultivierung der Flächen am Trassenrand zur Wiederherstellung des Bestandes und der ursprünglichen Flächennutzung
Rekultivierung sowie auch Wiederherstellung von beanspruchten Flächen und Wiederherstellung des Bestandes insbesondere der Schutzflächen
- Abschnitt B11** Haltestelle Sierndorf bis km 57,30 (km 55,26 – 57,30) Waltersdorf
Baustelleneinrichtungsflächen DD10, DD11, DD12, DD13 und DD14; Baustraßen- und -zufahrten und bauliche Beanspruchung von Flächen am Trassenrand
Auflassung Eisenbahnkreuzungen bei km 55,26; km 56,93
Durchführung diverse Begleitmaßnahmen zum Bahnausbau ohne naturräumlich relevante Maßnahmen
Wiederherstellung und Erweiterung von Wald- und Landschaftsstrukturen
Rekultivierung der Flächen am Trassenrand zur Wiederherstellung des Bestandes und der ursprünglichen Flächennutzung
Rekultivierung sowie auch Wiederherstellung von beanspruchten Flächen und Wiederherstellung des Bestandes insbesondere der Schutzflächen
Visuelle Aufwertung der Bauwerks und größeren Zwickelflächen und gestalterische Strukturierung mit hochwertiger Bepflanzung
- Abschnitt B12** km 57,30 über die Straßenbrücke für die Landesstraße L 3139 bis zur P&R-Anlage Drösing (km 57,30 – 58,63)
Auflassung Eisenbahnkreuzung bei km 57,71 und Neuerrichtung Straßenbrücke für die L 3139 inkl. Entwässerungsbecken bei km 57,43
Zufahrtstraßen bzw. Anbindungsstraßen im Bereich der neuen Straßenbrücke für L 3139 km 57,30
Baustelleneinrichtungsflächen DR1, DR2, DR3, DR4; Baustraßen- und -zufahrten
Errichtung Entwässerungsbecken r.d.B. (SDD3 km 57,60) und l.d.B. (DRO1 km 57,85; DRO2 km 58,28)

- 
- Errichtung einer Lärmschutzwand: r.d.B beginnend bei ca. km 58,00 rd. 260 m lang, 1,5 m bis 2,0 m hoch; l.d.B. beginnend bei ca. km 58,30 rd. 255 m lang, 1,5 bis 2,5 m hoch
Auflassung Eisenbahnkreuzung bei km 58,26
Neuerrichtung Park & Ride-Anlage am Bahnhof Drösing (Kontextprojekt) km 58,63 – 60,06
Rekultivierung der Flächen am Trassenrand zur Wiederherstellung des Bestandes und der ursprünglichen Flächennutzung
Rekultivierung sowie auch Wiederherstellung von beanspruchten Flächen und Wiederherstellung des Bestandes insbesondere der Schutzflächen
Visuelle Aufwertung der Bauwerks und gestalterische Strukturierung mit hochwertiger Bepflanzung
- Abschnitt B13 P&R-Anlage Drösing bis Eisenbahnbrücke Feldweg (km 58,63 – 60,06), Überführung L 7
Auflassung Eisenbahnkreuzung bei km 58,99 und Neuerrichtung Straßenbrücke für die L 7
Baustelleneinrichtungsflächen DR5, DR6, DR7, DR8, DR9 und DR10; Bauzufahrten und bauliche Beanspruchung von Flächen am Trassenrand
Zufahrten und Anbindungsstraßen zur neuen Straßenbrücke für die L 7
Errichtung Entwässerungsbecken l.d.B. (DRO3 km 58,98) und r.d.B. (DRO4 km 59,32; DRO5 km 59,70)
Rekultivierung der Flächen am Trassenrand zur Wiederherstellung des Bestandes und der ursprünglichen Flächennutzung
Rekultivierung sowie auch Wiederherstellung von beanspruchten Flächen und Wiederherstellung des Bestandes insbesondere der Schutzflächen
Visuelle Aufwertung der Bauwerks und gestalterische Strukturierung der größeren Zwickelflächen mit hochwertiger Bepflanzung
- Abschnitt B14 Eisenbahnbrücke Feldweg bis Teilraumende (km 60,06 – 61,40) Zayaquerung
Adaptierung Eisenbahnbrücke bei km 60,06; km 60,25; km 60,55 und km 61,09
Baustelleneinrichtungsflächen DR10, DH1, DH2, DH3 und DH4; Baustraßen und -zufahrten und bauliche Beanspruchung von Flächen am Trassenrand
Rekultivierung der Flächen am Trassenrand zur Wiederherstellung des Bestandes und der ursprünglichen Flächennutzung
Rekultivierung sowie auch Wiederherstellung von beanspruchten Flächen und Wiederherstellung des Bestandes insbesondere der Schutzflächen
Visuelle Aufwertung der Bauwerks und Zwickelflächen und gestalterische Strukturierung mit hochwertiger Bepflanzung
Wiederaufforstung und Ersatzaufforstung für dauerhafte Verluste von Wald gem. Forstgesetz
Ersatz und Wiederherstellung von Gehölzflächen als Mischfläche
Ersatz und Wiederherstellung von Hecken als Mischfläche

Zu den in den Abschnitten genannten Maßnahmen erfolgen nur dann spezielle Hinweise, wenn diese Maßnahmen aufgrund ihrer Größe und Bedeutung für die Beurteilung gemäß § 7 Abs. 1 Pkt. 8 NÖ Naturschutzgesetz 2000 von Bedeutung sein können. Mehrheitlich sind dies die Brückenbauten für Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen nach Auflassung der Eisenbahnkreuzungen und einzelne Park & Ride-Anlagen, die besonders gemäß NÖ Naturschutzgesetz 2000 zu beachten sind.

Auf die anderen Maßnahmen, z.B.: Lärmschutzwände, Baustellen und deren Zufahrten wird deshalb nicht eingegangen, da

- sich die Lärmschutzwände generell im Siedlungsraum befinden und zum Schutz vor Immissionen errichtet werden,
- sich die Baustellen generell im Trassenraum befinden, teilweise auch auf eigenem Bahngrund und nach Abschluss der Bautätigkeit wieder rückgebaut und rekultiviert werden,
- auch die Baustellenzufahrten – sofern sie nicht als Gemeindestraßen verbleiben – als Begleitwege der Bahntrasse verwendet werden und
- Adaptierungen und Wiederherstellung bestehender Brücken und Bahnanlagen in keiner Weise für das Landschaftsbild von Relevanz sind.

In dem Gutachten wird deshalb nach Prüfung der Unterlagen auf jene Baumaßnahmen bzw. Begleitanlagen zum Vorhaben eingegangen, die für die Fragen gemäß § 7 NÖ Naturschutzgesetz 2000 von Bedeutung sind.

In der Gemeinde Mannersdorf wird die Straßenbrücke für die B 49 in km 41,13 / 41,15 abgebrochen und neu errichtet, um das erforderliche Profil für die Bahn Inkl. Oberleitung zu erreichen.

Abbildung 20: Lageplan Mannersdorf - Straßenüberführung (km 41,20)



Quelle N5.10-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_5; Team Nordbahn; 2024

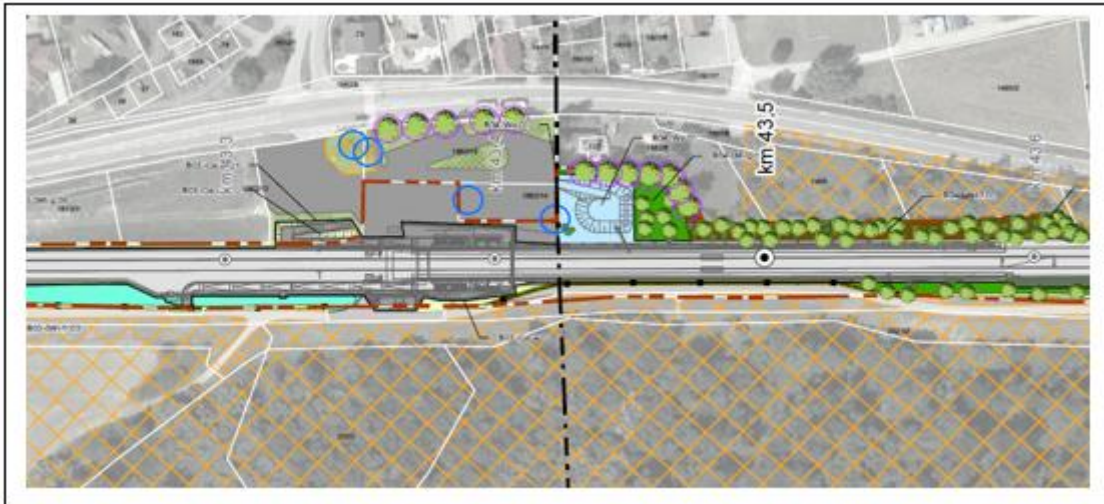
Abbildung 21: Straßenüberführung in Mannersdorf



Quelle Eigene Aufnahme; Stand Juli 2024;

Bei der Haltestelle Mannersdorf / Stillfried wird eine Unterführung / Personendurchgang errichtet, um einen optimalen Zugang zur Bahn bzw. den verlängerten Bahnsteigen zu erhalten.

Abbildung 22: Lageplan Haltestelle Stillfried / km 43,4



Quelle N5.12-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_7; Team Nordbahn; 2024

Bei der Haltestelle Stillfried ist zu beachten, dass die bestehende Haltestelle – die anstelle der Überführung mit der Stahlkonstruktion eine Unterführung erhält – sowohl westlich als auch östlich bereits von dem Landschaftsschutzgebiet „Donau-March-Thaya-Auen“ umgeben ist.

Dieses reicht unmittelbar an den Trassenbereich heran, bleibt aber von Flächeneingriffen verschont. Vor allem der trassenbegleitende Güterweg schirmt den (Au-)Waldbereich ab. Durch die Ausbaumaßnahme wird der umgebende Wald bzw. das Schutzgebiet nicht berührt.

Bei km 44,72 wird die Europabrücke errichtet und nahezu parallel die Grünbrücke über den Gleiskörper. Vor allem mit der Grünbrücke soll die Anbindung des nur hier beiderseits der Bahntrasse ausgewiesenen Landschaftsschutzgebietes gesichert werden. Derzeit fehlt eine Quermöglichkeit für die Fauna, mit dieser Baumaßnahme soll eine ökologisch wichtige Ausstattungsverbesserung geschaffen werden.

Abbildung 23: Lageplan Grub a.d. March / Grünbrücke und Unterführung / km 45,0



Quelle N5.13-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_8; Team Nordbahn; 2024

Abbildung 24: Bereich der geplanten Grünbrücke in Grub a.d. March

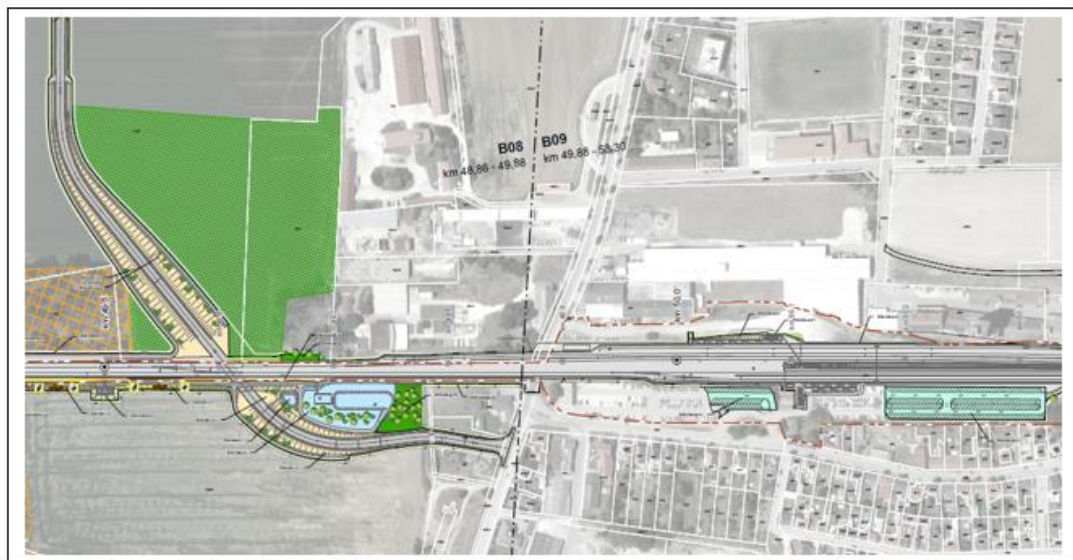


Quelle Eigene Aufnahme; Stand Juli 2024;

Der geplante Abschnitt der Bahntrasse für die Errichtung der Grünbrücke ist insofern gut gewählt, als durch den Höhenunterschied der Eingriff so gering wie möglich ist.

Neben kleinen Bachüberquerungen wird für die Landesstraße L 40 – anstelle der aufgelassenen Eisenbahnkreuzung – eine Straßenüberführung errichtet. Mit dieser Straße und Überquerung der Bahn wird auch eine unmittelbare Anbindung bzw. Erreichbarkeit der vergrößerten Park & Ride-Anlage angeboten, um gleichzeitig die Durchfahrt von Dürnkrot bei der Zufahrt zum Bahnhof zu vermeiden.

Abbildung 25: Lageplan Dürnkrot / Straßenüberführung B 40 / km 49,50



Quelle N5.16-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_11; Team Nordbahn, 2024

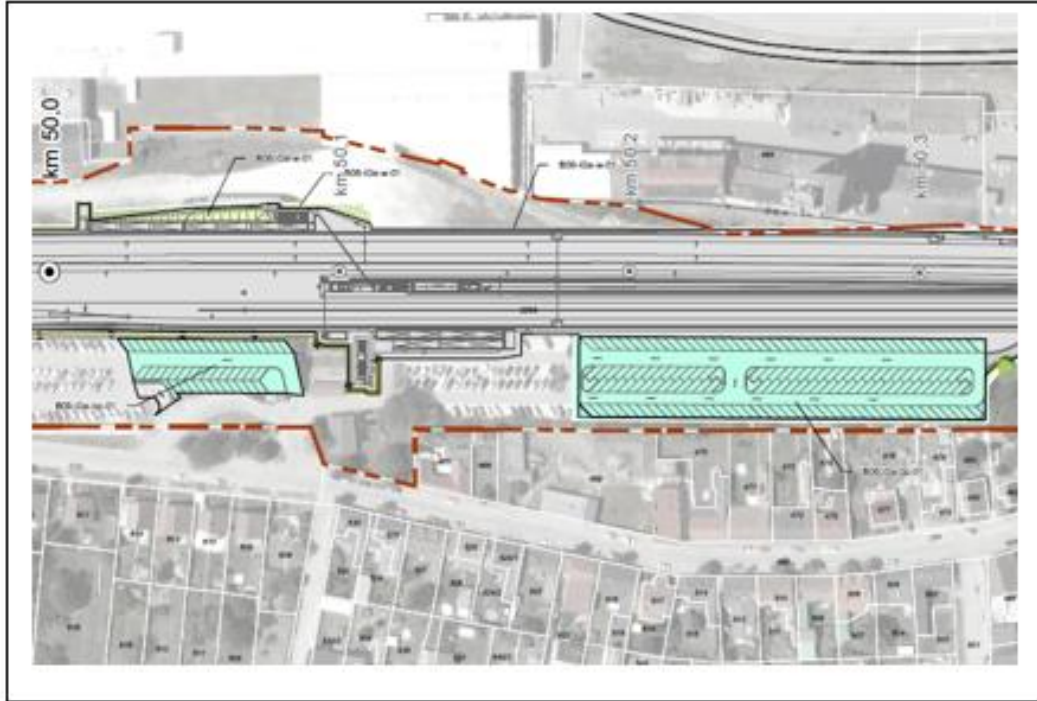
In dem Maßnahmenkonzept (N5.01-NB.NS.BE) wird im Abschnitt B09 (Seite 56) die Erweiterung der Park & Ride-Anlage im Bahnhofsbereich von Dürnkrot ausgewiesen (bei km 50,1) sowie die Neuerrichtung einer P&R-Anlage an der Haltestelle Jedenspeigen. Beide Anlagen sollen durch eine Bepflanzung / Begrünung in die Stadtlandschaft integriert werden. Die Anlage in Dürnkrot weist nach Fertigstellung eine Größe von ca. 6.000 m² auf, befindet sich aber nicht im Grünland, sondern innerhalb des städtischen Siedlungsgebietes. Damit ist die Anlage nicht von Relevanz für das NÖ Naturschutzgesetz 2000.

Die Erweiterung der P&R-Anlage am Bahnhof Dürnkrot (Kontextprojekt) bei km 50,0 r.d.B. im Abschnitt B09 zeigt eine mehr als Verdoppelung der Stellplätze. Ersichtlich anhand der Größe bzw. Anzahl der Stellplätze (einmal + 45 Stellplätze und

einmal + 152 Stellplätze) die Bedeutung der Bahnverbindung sowohl für Niederösterreich und den Ballungsraum Wien als auch die Sicherung einer attraktiven Bahnverbindung nach Tschechien und in die Slowakei.

Mit der umfassenden Begrünung wird eine positive Abschirmung der angrenzenden Wohngebiete zur Anlage versucht.

Abbildung 26: Lageplan Dürnkrot / P&R-Anlage in / km 50,10



Quelle N5.16-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_11; Team Nordbahn, 2024

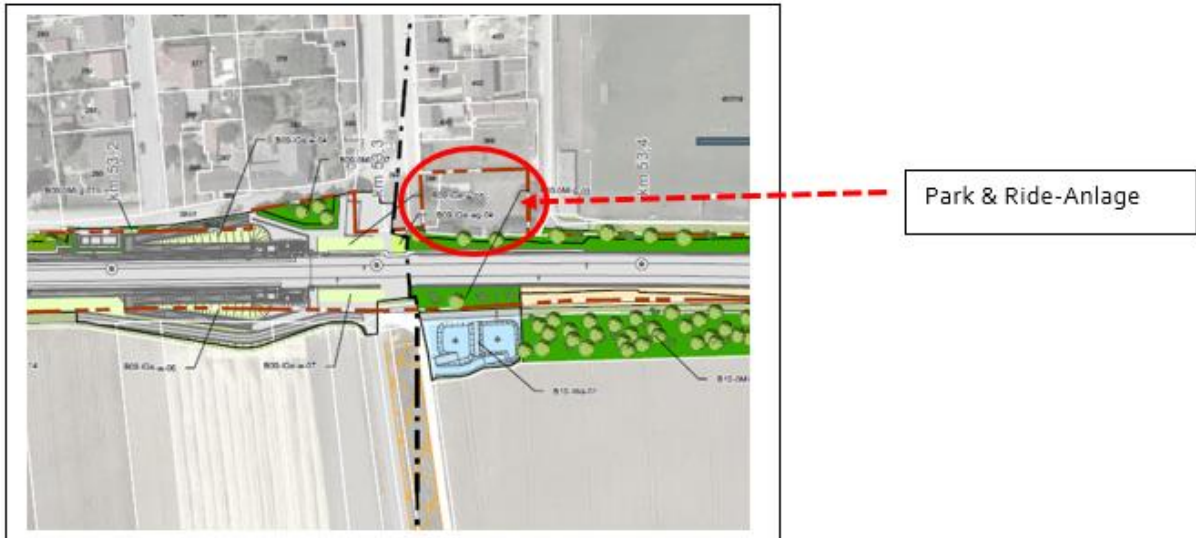
Auch im Teilraum 2 wird in Abschnitt B09 die Neuerrichtung der P&R-Anlage an der Haltestelle Jedenspeigen (Kontextprojekt) genannt. Vorgesehen ist die Errichtung der Park & Ride-Anlage im Bereich der Haltestelle, im Grünland gegenüber der Siedlungsstruktur, erschlossen durch die Bahnstraße. Aufgrund der Bezeichnung als „Kontextprojekt“ ist diese Anlage nicht im Ausbauprogramm der ÖBB enthalten, folgerichtig auch nicht in den Plänen dargestellt und kann auch nicht hinsichtlich Größe und Konzeption beurteilt werden.

Der Standort ist aber in dem relevanten Plan N2.12-NB.NS.PL_Landschaft_Ausw-u-Massn_Blatt 4 ausgewiesen und dokumentiert die Zielsetzung sowohl der ÖBB als auch der Gemeinde, eine optimale Anbindung für die Bewohner der Gemeinde sowie auch der Umgebung von Jedenspeigen im Individualverkehr zu erreichen.

Für die P&R-Anlage werden die erforderlichen Begleitmaßnahmen auch behandelt bzw. dargestellt, die – beschrieben im Abschnitt B09 – eine optimale Integration der Anlage in den Landschaftsraum sichern soll.

In Jedenspeigen soll die Haltestelle optimiert werden mit neuen Zugängen und Rampen. Die notwendige Park & Ride-Anlage soll gleichzeitig mit einem Güterweg zur besseren Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen auf eigenem Grund von der Gemeinde angelegt werden.

Abbildung 27: Lageplan Jedenspeigen / Haltestelle, Zufahrt Güterweg und P&R-Anlage / km 53,3



Quelle NS.18-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_13; Team Nordbahn, 2024

Abbildung 28: Haltestelle Jedenspeigen



Quelle Eigene Aufnahme; Stand Juli 2024;

Anhand der beiden Aufnahmen sind mehrere Details zu erkennen:

- Die aktuelle Ausstattung der Haltestelle ist nicht kunden- bzw. bedienungsfreundlich – der Stiegenauf- / -übergang ist für ältere und Personen mit körperlichen Beeinträchtigungen nicht benutzbar,
- Die Haltestelle befindet sich unmittelbar am Siedlungsrand,
- Der angrenzende Grünraum ist landwirtschaftlich bewirtschaftet, nahezu ohne Geländeunterschied und bietet keinen wesentlichen Erlebniswert.

Zur Überquerung der Bahntrasse muss eine Brücke für einen Wirtschaftsweg errichtet werden, um die Flächen / Fluren östlich der Bahntrasse für die Landwirtschaft zu erreichen. Die Straßentrasse wird von einer Baumkulisse begleitet, um die landschaftliche Integration der Straße in leichter Dammlage und jene der Brücke zu verbessern.

Abbildung 29: Lageplan Drösing / Straßenüberführung / km 54,0



Quelle N5.19-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_14; Team Nordbahn; 2024

Wie auch in den bereits genannten Gemeinden soll auch die Haltestelle in Sierndorf a.d. March – gemeinsam mit einem Entwässerungsbecken - neugestaltet werden um den künftigen Anforderungen zu entsprechen.

Abbildung 30: Lageplan Sierndorf a.d. March / Haltestelle / km 55,10



Quelle N5.19-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt-14; Team Nordbahn, 2024

Die folgenden Aufnahmen zeigen den aktuellen Status der Haltestelle – ähnlich wie auch jener der anderen Haltestellen. Damit wird auf deutlich, inwieweit entsprechend den Bestimmungen des § 7 NÖ Naturschutzgesetz 2000 ein Handlungsbedarf besteht, denn die Haltestelle befindet sich am Rand des Ortsgebietes, unmittelbar an der historisch anzusehenden Bahntrasse (seit mehr als 150 Jahren).

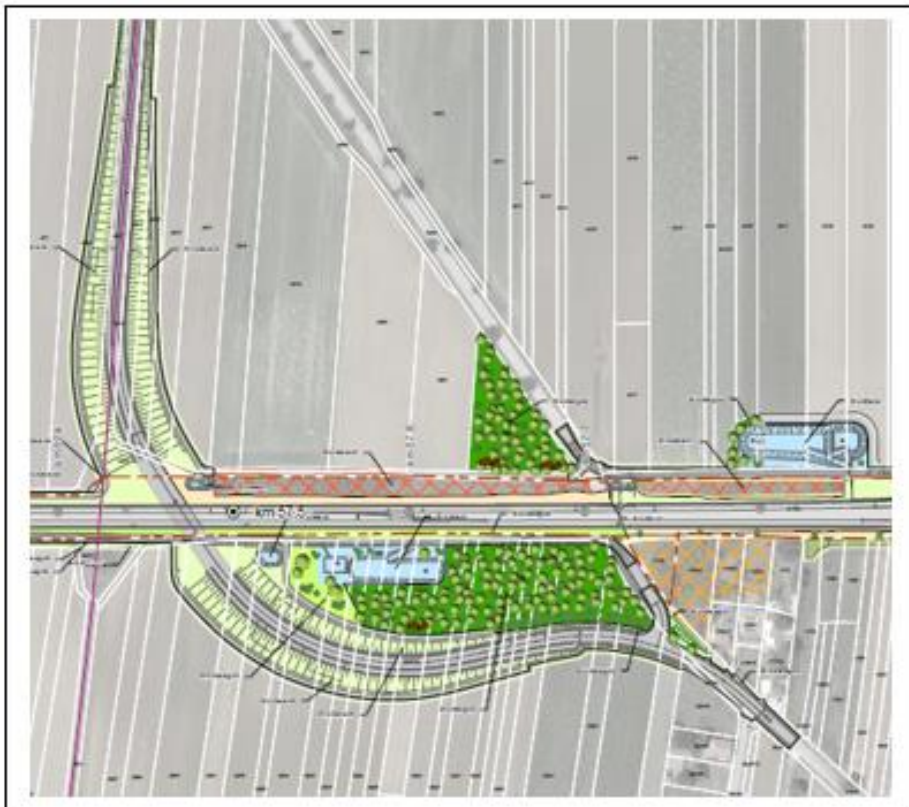
Abbildung 31: Bestehende Haltestelle in Sierndorf a.d. March



Quelle Eigene Aufnahme; Stand Juli 2024;

In der Gemeinde Drösing muss für die Querung der Bahn durch die Landesstraße L 3139 eine Straßenunterführung errichtet werden, in deren Rahmen auch die Entwässerung sowie auch eine Ausgleichsfläche angelegt werden muss.

Abbildung 32: Lageplan Drösing /Straßenunterführung / km 57,50



Quelle N5.21-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt-16; Team Nordbahn, 2024

Abbildung 33: Straßenunterführung Drösing



Quelle Eigene Aufnahme; Stand Juli 2024;

Mit der Anlage der Straßenunterführung wird eine Integration der neuen Straße in die Landschaft erreicht, indem die benachbarten Wohnobjekte und deren umgebende Naturbereiche nicht wesentlich gestört werden.

Die nächste Park & Ride-Anlage ist bei der Haltestelle in Drösing (km 57,30 – 58,63) im Planungsabschnitt B12 vorgesehen. Diese Anlage ist zwischen der Zufahrtstraße zum Bahnhof („Drösinger Straße“) und der Bahntrasse situiert und wird von der Gemeindefraße von dem nördlich der Bahntrasse bestehendem Grünland abgegrenzt.

Abbildung 34: Lageplan Drösing / Haltestelle und P&R-Anlage / km 58,50



Quelle N5.21-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt-16; Team Nordbahn, 2024

Abbildung 35: Standort der Park & Ride Anlage in Drösing



Quelle Eigene Aufnahme; Stand Juli 2024;

Diese Park & Ride Anlage Drösing stellt insofern einen Kompromiss dar, als im unmittelbar angrenzenden Bereich am Bahnhof östlich der Bahntrasse keine weiteren Flächen neben dem bereits bestehenden Abstellbereich bestehen. Auf der ausgewiesenen Fläche am westlichen Trassenrand kann nur eine schmale Fläche für das Abstellen der PKW genutzt bzw. angeboten werden, wenn die bestehende Baumkulisse erhalten werden soll.

Die letzte große Baumaßnahme von Bedeutung für das Landschaftsbild ist die Errichtung der Straßenüberführung für die Landesstraße L7, die gemeinsam mit einem Entwässerungsbecken an dem Standort vorgesehen ist.

Anhand der Aufnahmen – und nicht nur am Planausschnitt – ist erkennbar, dass die geplante Maßnahme

- eine störende Eisenbahnkreuzung auflöst,
- die Landesstraße L7 als wichtige regionale Straße künftig ohne Unterbrechung befahren werden kann und
- die Landschaft ein leicht welliges Gelände aufweist, womit die geplante Überführung besser integriert werden kann.

Abbildung 36: Lageplan Drösing / Straßenüberquerung / km 59



Quelle N5.22-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt-17; Team Nordbahn, 2024

Abbildung 37: Eisenbahnkreuzung an der L 7



Quelle Eigene Aufnahme; Stand Juli 2024;

Gutachterliche Aussage

Aus fachlicher Sicht ist festzuhalten, dass im Teilraum 2 die im Vorhaben ausgewiesenen Park & Ride-Anlagen nicht im Grünland errichtet werden, sondern im städtischen Gebiet und damit entsprechend den Bestimmungen des § 7 Abs 1 Z 8 NÖ Naturschutzgesetz 2000 nicht zu begutachten und zu behandeln sind.

Die als Kontextprojekt beschriebenen Park & Ride-Anlagen in Jedenspeigen und in Drösing sind nicht Bestandteil des Vorhabens, aber dargestellt. Diese Anlagen befinden sich unmittelbar neben der Bahntrasse und werden auf der angrenzenden Grünfläche errichtet. In allen Fällen werden keine Schutzgebiete berührt.

3.3.4. Frage RO4

Entspricht das eingereichte Vorhaben dem Stand der Technik und werden einschlägige Richtlinien und Normen eingehalten?

Sachverhalt/ Befund

Im Rahmen der Bearbeitung wurden alle relevanten Unterlagen auf örtlicher und regionaler Ebene im Themenbereich Raumordnung / Regionalplanung und Raumentwicklung berücksichtigt. Parallel wurden auch betrieblich bzw. zum Bahnausbau relevante Unterlagen einbezogen, die allerdings nicht unbedingt von Bedeutung für die gegenständliche Begutachtung sind.

Gutachterliche Aussage

Das eingereichte Vorhaben ist entsprechend den verkehrs- und eisenbahntechnischen Vorgaben konzipiert und entspricht dem Stand der Technik. Es werden die einschlägigen Richtlinien und Normen eingehalten.

3.3.5. Frage L1

Ist aus fachlicher Sicht zu erwarten, dass das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigt wird?

Sachverhalt/ Befund

Als Teile des Vorhabens werden – wie bereits in Pkt.R02 behandelt – folgende Maßnahmen durchgeführt:

- Ausbau und Erneuerung / Anpassung der Haltestellen an der Bahntrasse an die aktuellen Vorgaben entsprechend den HL-Vorgaben (Bahnsteigdächer, Verlängerung der Bahnsteige, Ausbau und Modernisierung der Wartehäuser, Serviceanlagen etc.)
- Auflassung der Eisenbahnkreuzungen
- Ausbau der Oberleitung / Elektrifizierung
- Errichtung der Brücken für die regional und kommunal erforderlichen / bestehenden Bundes- und Landesstraßen
- Errichtung der erforderlichen Brücken für Erreichung der landwirtschaftlichen Fluren und Sicherung der Güter- und Wanderwege
- Anlage der Entwässerungsanlagen
- Lärmschutzwände gegenüber die Ortsbereichen / Siedlungsgebieten
- Rekultivierung der Bahnanlagen und i.R. der Baumaßnahme beeinträchtigten Grünflächen
- Schaffung neuer ökologischer Flächen
- Bepflanzung von Randbereichen der Trasse
- Umsiedlung von Fauna während der Baumaßnahme

Von diesen Maßnahmen sind, abgesehen von den vielen Rekultivierungsmaßnahmen und der Neuanlage von Grünflächen, vor allem folgende von Relevanz für das Landschaftsbild:

- Errichtung der erforderlichen Brücken
- Lärmschutzwände incl. Bepflanzung
- Rekultivierung der Bahnanlagen

Bei der Bewertung dieser punktuellen Anlagen an dem über ca. 45 km langen Trassenausbau ist darauf zu verweisen, dass - abgesehen von der funktionellen Notwendigkeit und dem erforderlichen Ersatz einer Eisenbahnkreuzung – eine visuelle Beeinträchtigung des Landschaftsbildes nicht in jedem Fall gegeben ist. Vielmehr sind die meisten Anlagen in den Ortsbereich/ das Siedlungsgebiet integriert und sichern neben der Funktion als Verkehrsanlagen den Schutz der Bevölkerung vor zu großen Lärmbelastungen.

Gutachterliche Aussage

Aus fachlicher Sicht wird festgehalten, dass aufgrund der Gegebenheiten und der nur geringen Veränderung durch das Vorhaben, eine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes nicht zu erwarten ist. Es werden keine matuschutzrelevanten Schutzgebiete von dem Vorhaben berührt.

3.3.6. Frage L2

Ist zu erwarten, dass bezüglich des Landschaftsbildes durch das Vorhaben Beeinträchtigungen für das Europaschutzgebiet, die NATURA 2000 FFH-Gebiete, die Natura 2000 Vogelschutzgebiet, die Naturschutzgebiete sowie Landschaftsschutzgebiete nach § 10 NÖ Naturschutzgesetz auftreten?

Sachverhalt/ Befund

In räumlicher Nähe zum geplanten Vorhaben befinden sich folgende Landschaftsschutzgebiete:

- Landschaftsschutzgebiet "Donau-March-Thaya-Auen", § 2 (20): ab Angern an der March verläuft das Landschaftsschutzgebiet östlich des Vorhabens bis zur Staatsgrenze bei Bernhardsthal. Im Bereich zwischen Mannersdorf und Dürnkrot befindet sich die Trasse innerhalb des Landschaftsschutzgebietes.
- Landschaftsschutzgebiet „Steinbergwald“, § 2 (14): liegt ca. 10 km westlich des Vorhabens im Gemeindegebiet Neusiedl an der Zaya und ist für diese Fragestellung nicht von Relevanz

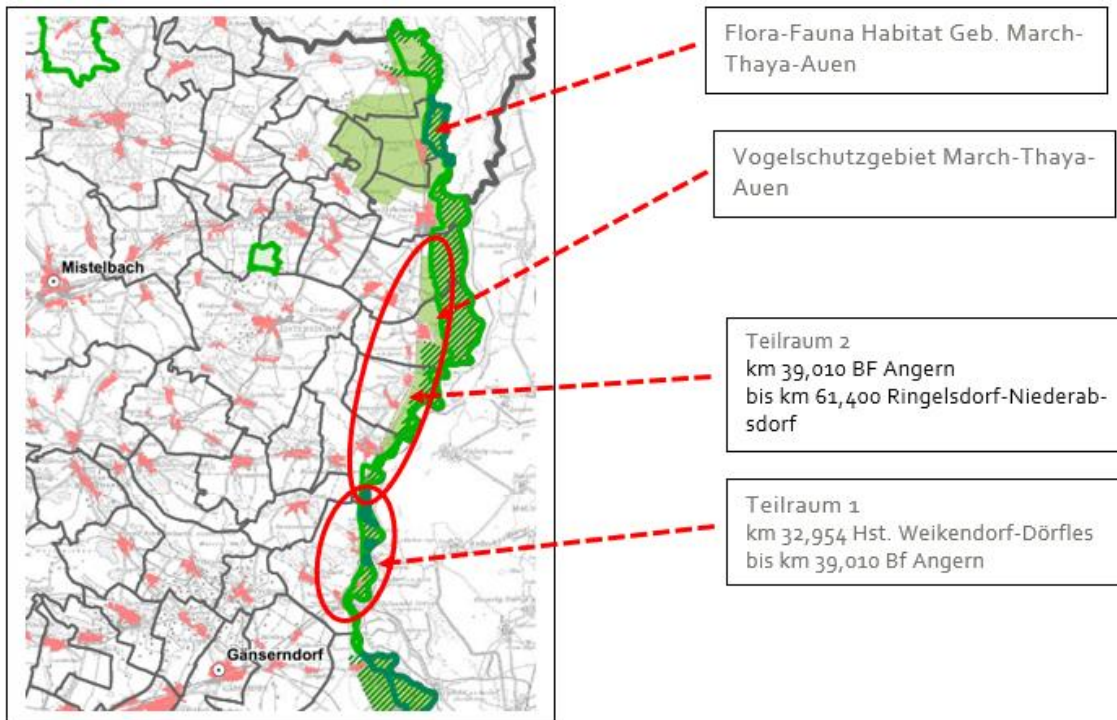
Deshalb wird nur das Landschaftsschutzgebiet „Donau-March-Thaya-Auen“ gemäß NÖ NSchG zwischen km 41,1 und km 61,400 vom Vorhaben berührt.

Im unmittelbaren Wirkungsbereich des Vorhabens befinden sich keine Naturparke, kein Nationalpark. Folgende Naturschutzgebiete befinden sich im erweiterten Untersuchungsraum

- Angerner und Dürnkruiter Marchschlingen
- In den Sandbergen
- Rabensburger Thaya-Auen

Im erweiterten Untersuchungsraum befinden sich auch mehrere Naturdenkmäler, diese sind allerdings in einer Entfernung von ca. 300 m und befinden sich außerhalb eines relevanten Wirkungsbereiches (Erschütterung, Flächenverlust).

Abbildung 38: Schutzgebiete entlang der March



Quelle Naturschutz Niederösterreich / Europaschutzgebiete March-Thaya-Auen; 2024

Gutachterliche Aussage

Die bezeichneten Schutzgebiete – ausgenommen das Landschaftsschutzgebiet „Donau-March-Thaya-Auen“ - befinden sich im Teilraum 2 vom Vorhaben in einer Entfernung von ca. 300 m bis 650 m und werden von diesem nicht berührt und weisen somit keine Beeinträchtigungen auf.

Nur das Landschaftsschutzgebiet „Donau-March-Thaya-Auen“ gemäß NÖ NSchG wird zwischen km 41,1 und km 48,9 vom Vorhaben berührt. Eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ist durch das Vorhaben allerdings nicht zu erwarten.

Somit wird eine Beeinträchtigung des Europaschutzgebiet, der NATURA 2000 FFH-Gebiete, des Natura 2000 Vogelschutzgebiet, der Naturschutzgebiete sowie Landschaftsschutzgebiete nach § 10 NÖ Naturschutzgesetz bezüglich des Landschaftsbildes nicht eintreten.

3.3.7. Frage L3

Ist aus fachlicher Sicht das eingereichte Vorhaben bezüglich des Landschaftsbildes somit in weiterer Folge nach den Kriterien des NÖ Naturschutzgesetzes 2000 genehmigungsfähig?

Sachverhalt/ Befund

Das zu beurteilende Vorhaben befasst sich mit dem Ausbau einer bestehenden zweigleisigen Bahnstrecke. Die in dem Teilraum 1 bzw. den Abschnitten 1, 2, 3 und 4 auszugsweise beschriebenen Maßnahmen – dargestellt wurden nur jene Maßnahmen, die für das Landschaftsbild relevant sind – befassen sich mit

- Wesentlichen Ausbauten der Bahninfrastruktur (Bahnhofsusbau, Unterführungen / Zugänge der Bahnsteige etc.),
- Straßenbrücke für die L 3027 (km 36,2 – 36,7)
- Erweiterung P & R-Anlage bei der Haltestelle Angern,
- Lärmschutzwänden v.a. im Siedlungsbereich,
- Überführungen / Brücken bei der Auflassung von Eisenbahnkreuzungen,
- Temporäre Baustellenanlagen,
- Wiederherstellung von ökologischen Ausgleichsflächen,
- Wiederherstellung von Baum-/Waldpflanzungen,

- Anlage von Schutzflächen und
- Bepflanzungen und Rekultivierungen

Abgesehen von den Straßenbrücken stellen die anderen Maßnahmen, übliche Ausbaumaßnahmen für die Förderung des hochrangigen Bahnbetriebes dar. Die vielen landschaftlich relevanten Maßnahmen zur Wiederherstellung des naturräumlichen Gefüges sichern die Erhaltung des aktuellen Landschaftsbildes. Dieses ist einerseits – gegenüber den Schutzgebieten naturräumlich bestimmt und wird erhalten - und wird andererseits beim Übergang in den Siedlungsraum sowie an seine Annäherung typisch ländlich strukturiert und geprägt.

Gutachterliche Aussage

Aufgrund der Lage des Vorhabens (nahezu gänzlich, abgesehen von einzelnen Teilabschnitten, außerhalb von Schutzgebieten) erfolgt in Teilabschnitt 2 kein Eingriff in Raum, Fläche und Struktur. Das Vorhaben ist nach den Kriterien des NÖ Naturschutzgesetzes 2000 genehmigungsfähig.

3.3.8. Frage E1

Ist aus fachlicher Sicht zu erwarten, dass der Erholungswert der Landschaft erheblich beeinträchtigt wird?

Sachverhalt/ Befund

Gemäß den Bestimmungen in § 7 Abs. 2 Pkt. 2 NÖ Naturschutzgesetz 2000 stellt die Beeinträchtigung des Erholungswertes der Landschaft im betroffenen Lebensraum eine wesentliche Voraussetzung dar, ein Vorhaben zu bewilligen. Diese Bewilligung ist denkbar, wenn durch Vorschriften weitestgehend ausgeschlossen werden kann, dass keine Beeinträchtigungen bestehen bleiben.

Generell ist zu betonen, dass der Ausbau des Vorhabens auf den bestehenden Trassenkorridor orientiert ist und der wesentliche Lebensraum der Bevölkerung deshalb nicht berührt wird. Weiters erfolgt der Ausbau der Strecke auf dem Bestand der Eisenbahntrasse.

Der Erholungswert der Landschaft kann u.a. auch an den bestehenden Wanderwegen in der Region / Teilraum 1 gesehen werden, wie z.B.:

- Marchwanderweg (5,7 km)
- Wanderung Stillfried-Haspelberg-Kirchenberg-Stillfried (7,16 km)
- Sierndorf a.d. March (1,9 km)
- Sierndorf a.d. March-Goldberg-Jedenspeigen (10,98 km)
- Marchland Wanderung (15 km)

Diese Wanderungen sind auf bestehenden Güter- und Waldwegen ausgewiesen, sind auch in der Aulandschaft der March trassiert und stellen eine wesentliche Attraktion der Gemeinden dar.

Abbildung 39: Wege im Trassenkorridor



Quelle Gemeindeinformation und Eigene Aufnahme; Stand Juli 2024;

Erkennbar ist, dass die wesentlichen Wanderwege sich nahe der March befinden und der Zugang mit Querung der Bahntrasse meist über die Haltestellen der Bahn erfolgt und im Rahmen des Vorhabens gesichert wird.

Gutachterliche Aussage

Während der Bauphase erfolgt eine partielle Beeinträchtigung, nach Abschluss der Bautätigkeit werden die Wege wieder hergestellt und durch die begleitende Begrünung sowohl der Bahntrasse als auch der Ausgleichsflächen neugestaltet.

Der Erholungswert der Landschaft wird deshalb nur zeitlich begrenzt geringfügig beeinträchtigt – die Erreichbarkeit der Marchauen und der darin bestehenden Ziele wird nicht verändert.

3.3.9. Frage N1

Ist das vorliegende Vorhaben, allenfalls unter der Vorschreibung von Auflagen, Bedingungen und Befristungen aus der jeweiligen fachlichen Sicht genehmigungsfähig?

Wenn ja, unter Vorschreibung welcher (zusätzlichen) Auflagen, Bedingungen und Befristungen?

Sachverhalt/ Befund

In den Unterlagen zum naturschutzfachlichen Gutachten wird bereits eine Vielzahl von Ausgleichsmaßnahmen – neue Bepflanzungen, Anlage von Neuen Schutzflächen, ökologischen Ausgleichsflächen, Begrünung der Bahntrasse, Baumpflanzungen etc. – genannt, mit denen nach Abschluss der Bauphase der aktuelle Zustand der Landschaft und des Naturraumes wieder hergestellt werden kann.

Aus fachlicher Sicht kann deshalb vom Sachverständigen keine sinnvolle Ergänzung erfolgen, wesentlich ist vielmehr die begleitende Kontrolle bzw. ein Monitoring zu dem Vorhaben im ökologischen Bereich.

Gutachterliche Aussage

Das vorliegende Vorhaben ist aus der fachlichen Sicht in jedem Fall genehmigungsfähig.

3.4. TEILRAUM 3 - KM 61,400 RINGELSDORF-NIEDERABSDORF BIS KM 77,993 PROJEKTENDE

Der Teilraum 3 erstreckt sich von Ringelsdorf-Niederabsdorf (km 61,400) bis zur Staatsgrenze bei Bernhardsthal (km 77,993).

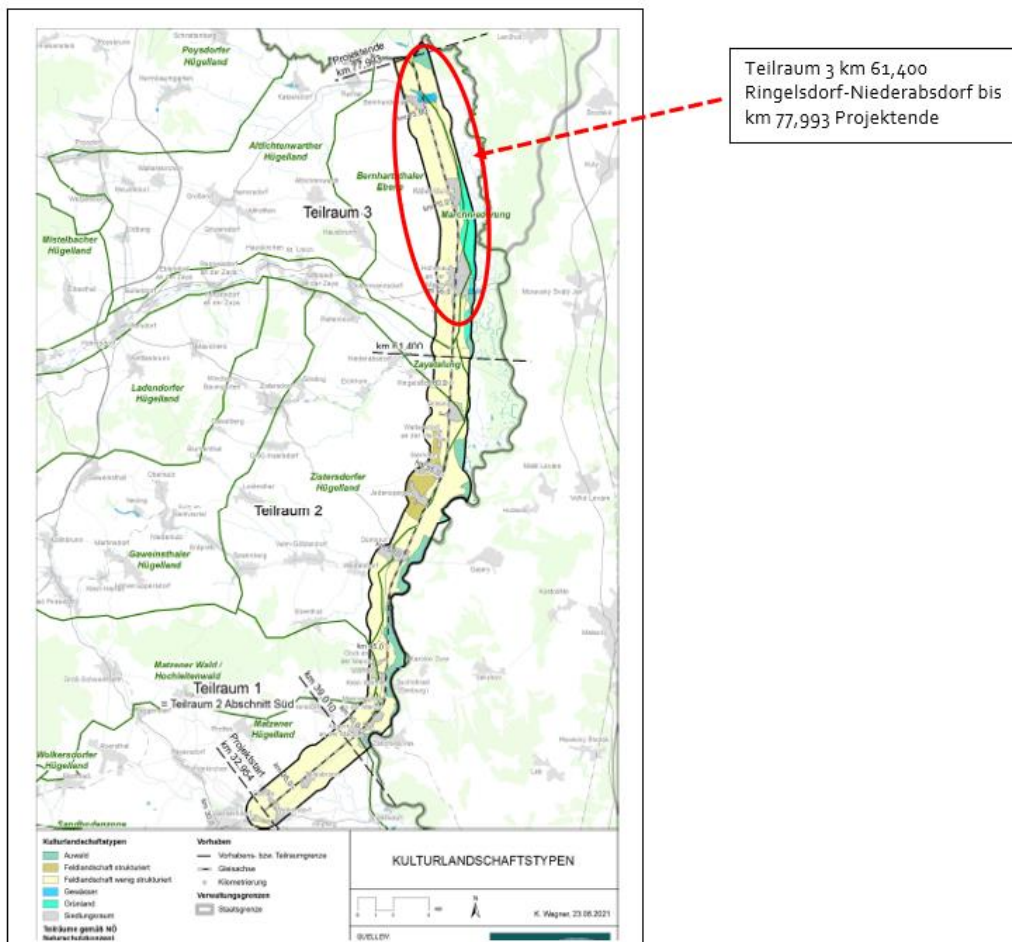
3.4.1. Frage RO₁

Frage RO1: Befinden sich die geplanten Maßnahmen des Vorhabens außerhalb des Ortsbereiches im Sinne der Bestimmungen des § 7 Abs 1 NÖ Naturschutzgesetz 2000?

Sachverhalt / Befund

Im **Teilraum 3** durchquert die Trasse über ca. 16,5 km landwirtschaftlich bewirtschaftetes Grünland. Das Landschaftsschutzgebiet „Donau-March-Thaya-Auen“ wird von der Bahntrasse nicht berührt, dieses bleibt zumeist ca. 400 m und mehr von der Bahntrasse entfernt. An einzelne Siedlungsgebiete – z.B.: Hohenau a.d. March – reicht das Schutzgebiet unmittelbar heran. Damit wird von dem Vorhaben ein Schutzgebiet gemäß NÖ Naturschutzgesetz 2000 – auch mit Bezug zu § 7 (1) des genannten Gesetzes - nicht berührt.

Abbildung 40: Teilraum 3 gemäß Naturschutzkonzept und Kulturlandschaftstypen



Quelle Land Niederösterreich – Naturschutzrechtliches Einreichoperat; N1.02; Team Nordbahn; 2024

Die geplante Trasse – bereits 1830 die erste Dampfeisenbahn im Kaisertum Österreich als Verbindung Wien-Krakau errichtet, und 1906 verstaatlicht - verläuft generell durch landwirtschaftlich bewirtschaftetes Grünland. Erschlossen werden im Teilraum 3 die Gemeinden Hohenau a.d. March, Rabensburg und Bernhardsthal, diese als letzte Gemeinde vor der Grenze

zu Tschechien. In einer Entfernung von ca. 400 m östlich der Bahntrasse beginnt das NATURA 2000 Gebiet, das aufgrund der Distanz aber nicht von dem Vorhaben berührt wird.

Abbildung 41: Landschaft – Auswahl der Maßnahmen km 61,400 bis km 67,0 / Blatt 4



Quelle Einreichprojekt Naturschutzrecht; N2-12_NB_NS.PL_Landschaft_Ausw_u_Massn_Blatt-4; Team Nordbahn 2024

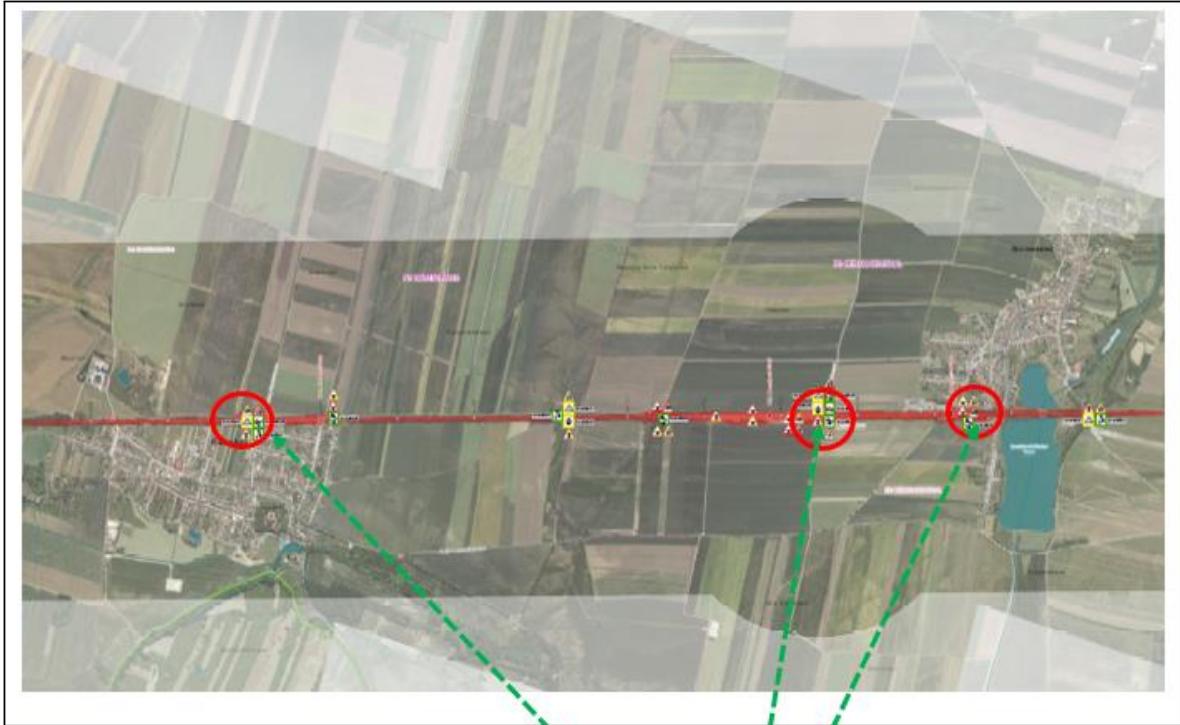
- Neuerrichtung Straßenüberführung Gemeindestraße Ringelsdorf inkl. Entwässerungsbecken km 61,96 bzw. Straßenüberführung Wirtschaftsweg km 61,957
- Straßenunterführung Neugasse km 65,990

In diesem Abschnitt der Trasse werden nur zwei Objekte von Relevanz für das Landschaftsbild errichtet, die beiden Brücken in der Gemeinde Ringelsdorf und in Hohenau, die für die Erreichbarkeit der Siedlungsgebiete benötigt werden. Neben diesen Brückenbauten werden folgende Maßnahmen durchgeführt, die aber aufgrund der Trassennähe und als wesentliche Begleitmaßnahmen des Trassenausbauens nicht von Relevanz für die gegenständliche Beurteilung sind:

- Baustelleneinrichtungsflächen DH5, DH6, DH7, HO1; Baustraßen und -zufahrten und bauliche Beanspruchung von Flächen am Trassenrand
- Auffassung Eisenbahnkreuzung bei km 61,93 und Neuerrichtung Straßenüberführung Gemeindestraße Ringelsdorf inkl. Entwässerungsbecken km 61,96
- Baustelleneinrichtungsfläche HO 2 bei; Bauzufahrten und bauliche Beanspruchung von Flächen am Trassenrand
- Errichtung Entwässerungsbecken r.d.B. (HOH4 km 64,76; HOH 5 km 65,20; HOH6 km 65,40)
- Erweiterung Park & Ride-Anlage am Bahnhof Hohenau bei km 65,0 / Lage innerhalb des Ortsbereiches
- Baustelleneinrichtungsflächen HO3, HO4, HB1 und HB2; Baustraßen und -zufahrten
- Neuerrichtung Bedienweg r.d.B. bis Straßenunterführung Neugasse etc,
- Errichtung Entwässerungsbecken l.d.B. (HOH7 km 65,90)
- Eisenbahnbrücke Gemeindegasse bis Eisenbahnbrücke Quergasse (km 66,57 – 69,66)
- Baustelleneinrichtungsflächen HB3 und HB4;

Im letzten Trassenabschnitt durchquert die Bahntrasse in den beiden Gemeinden Rabensburg und Bernhardsthal, weitestgehend landwirtschaftlich bewirtschaftetes Grünland. Eine Schutzzone wird nicht unmittelbar berührt. In einer Entfernung von max. 400 m beginnt die Regionale Grünzone, die den Landschaftsraum an der March absichert.

Abbildung 42: Landschaft – Auswahl der Maßnahmen km 69,00 bis km 77,0 / Blatt 5



Quelle Einreichprojekt Naturschutzrecht; N2-13-NB.NS.PL_Landschaft_Ausw_0_Massn_Blatt-5; Team Nordbahn 2024

- Eisenbahnbrücke Teichstraße bei km 75,44,
- Straßenüberführung Gr. Friedhofgasse km 70,535 und Neuerrichtung Straßenbrücke für die Kleine Friedhofgasse inkl. Entwässerungsbecken km 70,54
- Straßenüberführung Gemeindestraße km 74,263

Auch in diesem Trassenabschnitt werden die 3 wesentlichen Objekte genannt, die als Folge der Auflösung der Eisenbahnkreuzungen oder zur Ergänzung / Sicherung der kommunalen Erschließung erforderlich sind. Neben diesen Brückenbauten werden folgende Maßnahmen durchgeführt, die aber aufgrund der Trassenähe und als wesentliche Begleitmaßnahmen des Trassenausbaues nicht von Relevanz sind für die gegenständliche Beurteilung:

- Baustelleneinrichtungsflächen HB5 und HB6
- Baustelleneinrichtungsflächen BE1, BE2
- Errichtung Entwässerungsbecken l.d.B. (FBT1 km 73,25) und r.d.B. (FBT2 km 73,85)
- Straßenüberführung Gemeindestraße bei km 74,26
- Zufahrten bzw. Weganbindungen zur neugebauten Straßenbrücke km 74,26
- Baustelleneinrichtungsflächen BE3, BE4
- Errichtung Entwässerungsbecken r.d.B. (FBT3 km 74,20)
- Neuerrichtung Bedienweg r.d.B. ab BE-Fläche BE4 bis Becken BBT4
- Eisenbahnbrücke Hamelbach bei km 75,80 zur Erneuerung der bestehenden Brücke über den Bernhardthaler Teich
- Erweiterung P&R-Anlage am Bahnhof Bernhardsthal bei km 75,3 unmittelbar neben der Bahntrasse und teilweise im Grünland
- Errichtung Entwässerungsbecken r.d.B. (BBT4 km 75,25)

- Abtrag und Neubau Eisenbahnbrücke für die Teichstraße B 49 bei km 75,44
- Baustelleneinrichtungsflächen BS₁ und BS₂
- Baustelleneinrichtungsfläche BS₃
- Einbinden der Bauwerksflächen der neuen Straßenüberführung Gemeindestraße Bernhardsthal B49 und Wirtschaftswegverbindungen
- Eisenbahnbrücke L3048 bis Teilraumende (km 75,98 – 77,99)
- Baustelleneinrichtungsfläche BS₃

Diese Maßnahmen werden in unmittelbarer Nachbarschaft zum Trassenausbau errichtet, sind wesentliche temporäre Anlagen mit Flächenbedarf und werden mehrheitlich nach Abschluss der Bautätigkeit wieder rückgebaut und rekultiviert.

Für die Fragestellung gemäß § 7 Abs. 1 NÖ Landschaftsschutzgesetz 2000 sind diese Maßnahmen nicht von Relevanz.

Gutachterliche Aussage

Die geplanten Maßnahmen des Vorhabens befinden sich mehrheitlich im unmittelbaren Trassenbereich neben dem Gleiskörper, sind Elemente des Trassenausbaus (begleitende Wege am Gleiskörper, Signalanlagen, Sicherheit, Entwässerung, etc.) und von großer Bedeutung für den Bahnbetrieb.

Die Maßnahmen befinden sich mit der Bahntrasse teilweise innerhalb oder am Rand des Ortsbereiches im Sinne der Bestimmungen des § 7 NÖ Landschaftsschutzgesetzes 2000 - oder in unmittelbarer Nachbarschaft zu Vorhaben/bzw. zur Trasse und berühren keine Schutzgebiete.

3.4.2. Frage RO2

Frage RO2: Ist die geplante Anlage aus raumordnungsfachlicher Sicht als zu den sonstigen Maßnahmen untergeordnet anzusehen?

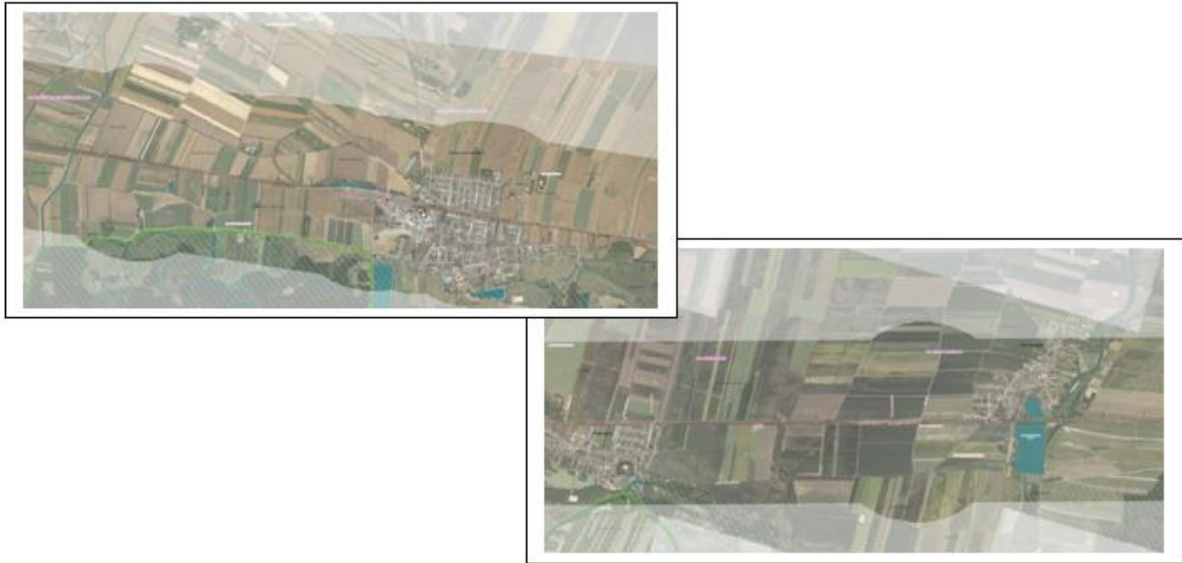
Sachverhalt / Befund

Die gesamte Anlage des Vorhabens on dem Teilraum 3 – analog auch zu den Teilräumen 1 und 2 - besteht v.a. aus

- Ausbau und Erneuerung / Anpassung der Haltestellen an der Bahntrasse an die aktuellen Vorgaben entsprechend den HL-Vorgaben (Bahnsteigdächer, Verlängerung der Bahnsteige, Ausbau und Modernisierung der Wartehäuser, Serviceanlagen etc.)
- Auflassung der Eisenbahnkreuzungen
- Ausbau erforderlicher Schaltanlagen und Sicherungseinrichtungen
- Ausbau der Oberleitung / Elektrifizierung
- Errichtung der Brücken für die regional und kommunal erforderlichen / bestehenden Bundes- und Landesstraßen
- Errichtung der erforderlichen Brücken für kommunale Erschließung, die Erreichung der landwirtschaftlichen Fluren und Sicherung der Güter- und Wanderwege
- Anlage der bahnbegleitenden Entwässerungsanlagen
- Lärmschutzwände gegenüber die Ortsbereichen / Siedlungsgebieten
- Rekultivierung der Bahnanlagen und i.R. der Baumaßnahme beeinträchtigten Grünflächen
- Schaffung neuer ökologischer Flächen
- Bepflanzung von Randbereichen der Trasse
- Umsiedlung von Fauna während der Baumaßnahme

Die mit der Frage angesprochene Bewertung v.a. der für das Landschaftsbild relevanten Bauten ergibt, dass die Maßnahmen generell trassennahe und als Bestandteile des Bahnausbaues anzusehen sind. Vielfach befinden sie sich auch innerhalb der Ortsbereiche oder als ergänzende Einrichtungen bei den Brückenbauten (z.B.: Entwässerungsbecken) oder sind als wesentliche, aber untergeordnete Maßnahmen zu bezeichnen. Die überwiegende Anzahl der bei den Abschnitten C01 bis C09 genannten Maßnahmen sind landschaftsgestaltende und – erhaltene Maßnahmen (v.a. Rekultivierung, trassenbegleitende Bepflanzungen etc.), mit denen der naturnahe Trassenkorridor weitestgehend wiederhergestellt werden soll.

Abbildung 43: Trassenverlauf Teilraum 3



Quelle N2.12-NB.NS.PL_Landschaft_IST-Situation_Blatt 4 und 5; Team Nordbahn, Stand 2024

Gutachterliche Aussage

Naturschutzfachlich und in Hinblick auf die Erhaltung des Landschaftsbildes ist festzuhalten, dass durch das Vorhaben keine Veränderung des Ortsbildes bzw. – in der freien Landschaft – keine Veränderung des Landschaftsbildes erfolgt. Die gesamte Bahnanlage ist deshalb aus raumordnungsfachlicher Sicht als zu den sonstigen Maßnahmen im Trassenverlauf der Nordbahn als untergeordnet anzusehen.

3.4.3. Frage RO₃

Soll die geplante Anlage im Grünland im Sinn des § 7 Abs. 1 Z 8 Naturschutzgesetz 2000 errichtet werden?

3.4.3.1. Verwendete Grundlagen


Grundlagen:

- N5.01-NB.NS.BE_Massnahmenkonzept / Land NÖ – Naturschutzrechtliches Einreichoperat
- N2.07-NB.NS.PL_(Landschaft_IST-Situation_Blatt_4
- N2.08-NB.NS.PL_(Landschaft_IST-Situation_Blatt_5
- N2.12-NB.NS.PL_Landschaft_Ausw_u_Massn_Blatt-4
- N2.13-NB.NS.PL_Landschaft_Ausw_u_Massn_Blatt-5
- N3.01-NB.NS.BE_Schutzgebiete_und_Naturdenkmale_inkl_NVE
- N3.02-NB.NS.PL_Naturschutzrechtl_Festlegungen_ÜLP
- N5.05-NB.NS.PL_Übersichts_LP_Massnahmen_Blatt-3
- N5.24-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_19
- N5.25-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_20
- N5.26-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_21
- N5.27-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_22
- N5.28-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_23
- N5.29-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_24
- N5.30-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_25
- N5.31-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_26
- N5.32-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_27
- N5.33-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_28

3.4.3.2. Teilraum 3: Darstellung der naturfachlichen Maßnahmen

Im Teilraum 3 sind folgende baulichen Maßnahmen vorgesehen, vor allem jene werden hier genannt, die in Hinblick auf das NÖ Naturschutzgesetz 2000 zu betrachten sind und eventuell bewilligungspflichtig sind:

- Abschnitt Co1 Teilraumende bis Becken HOH3 (km 61,40 – 64,41)
Baustelleneinrichtungsflächen DH5, DH6, DH7, HO1; Baustraßen und -zufahrten und bauliche Beanspruchung von Flächen am Trassenrand
Auflassung Eisenbahnkreuzung bei km 61,93 und Neuerrichtung Straßenüberführung Gemeindestraße Ringelsdorf inkl. Entwässerungsbecken km 61,96
Durchführung diverse Begleitmaßnahmen zum Bahnausbau ohne naturräumlich relevante Maßnahmen
Wiederaufforstung und Ersatzaufforstung
Aufwertung und Ergänzung von ökologischen Ausgleichsflächen
Ersatz und Wiederherstellung von Hecken als Mischfläche – Hecke mit Funktion als Leitelement
Visuelle Aufwertung der Bauwerks- und größeren Zwickelflächen
Sicherung / Adaption von Schutzflächen
- Abschnitt Co2 Becken HOH3 bis Eisenbahnbrücke Landesstraße B 49 (km 64,41 – 65,43), Bahnhof
Baustelleneinrichtungsfläche HO 2 bei; Bauzufahrten und bauliche Beanspruchung von Flächen am Trassenrand
Errichtung Entwässerungsbecken r.d.B. (HOH4 km 64,76; HOH 5 km 65,20; HOH6 km 65,40)
Erweiterung P&R-Anlage am Bahnhof Hohenau bei 65,0; Ergänzung der Bepflanzung und Begrünung Baustelleneinrichtungsfläche HO2 mit Bauzufahrten
Wiederherstellung nach baulicher Beanspruchung und als Ersatz für dauerhaften Verlust von hochwertigen Lebensräumen und Strukturelementen
Aufwertung und Ergänzung von ökologischen Ausgleichsflächen
Rekultivierung von kleinen baulich beanspruchten Flächen am Rand von Strukturelementen
Sicherung / Adaption von Schutzflächen
- Abschnitt Co3 Eisenbahnbrücke Landesstraße B 49 bis Eisenbahnbrücke Gemeindegasse (km 65,43 – 66,57), Ortsgebiet Hohenau
Baustelleneinrichtungsflächen HO3, HO4, HB1 und HB2; Baustraßen und -zufahrten
Errichtung von Lärmschutzwänden: l.d.B. beginnend bei ca. km 65,5 rd. 799 m lang, 1,5 m bis 2,5 m hoch; r.d.B. beginnend bei ca. km 65,71 rd. 98 m lang, 1,5 bis 2,0 m hoch; r.d.B. ab dem Schalthaus bei km 65,82 rd. 793 m lang, 2,0 m hoch
Auflassung Eisenbahnkreuzung bei km 65,99 und Neuerrichtung Straßenunterführung für die Neugasse bei km 66,00
Neuerrichtung Bedienweg r.d.B. bis Straßenunterführung Neugasse etc,
Errichtung Entwässerungsbecken l.d.B. (HOH7 km 65,90)
Neuerrichtung Eisenbahnbrücke Liliengasse / Schulgasse bei km 66,16
Wiederherstellung nach baulicher Beanspruchung und als Ersatz für dauerhaften Verlust von hochwertigen Lebensräumen und Strukturelementen
Aufwertung und Ergänzung von ökologischen Ausgleichsflächen
Rekultivierung von kleinen baulich beanspruchten Flächen am Rand von Strukturelementen
Sicherung / Adaption von Schutzflächen
Ersatz und Wiederherstellung einer Streuobstwiese in Trassennähe im Siedlungsgebiet Hohenau, Rekultivierung von kleinen baulich beanspruchten Flächen am Rand von hochwertigen Lebensräumen oder Strukturelementen sowie am Trassenrand
- Abschnitt Co4 Eisenbahnbrücke Gemeindegasse bis Eisenbahnbrücke Quergasse (km 66,57 – 69,66), Feldlandschaft Hohenau bis Rabensburg
Errichtung von Lärmschutzwänden: r.d.B. ab dem Schalthaus bei km 65,82 rd. 793 m lang, 2,0 m hoch; r.d.B. ab der Eisenbahnbrücke Quergasse bei km 69,66 rd. 171 m lang, 1,0 bis 1,5 m hoch
Baustelleneinrichtungsflächen HB3 und HB4; Baustraßen und -zufahrten und bauliche Beanspruchung von Flächen am Trassenrand
Wiederherstellung nach baulicher Beanspruchung und als Ersatz für dauerhaften Verlust von hochwertigen Lebensräumen und Strukturelementen
Wiederherstellung von Wald auf Bauwerksflächen
Wiederaufforstung und Ersatzaufforstung
Aufwertung und Ergänzung von ökologischen Ausgleichsflächen
Ersatz und Wiederherstellung von Wiesenflächen
Rekultivierung von kleinen baulich beanspruchten Flächen am Rand von Strukturelementen
Sicherung / Adaption von Schutzflächen
Ersatz und Wiederherstellung einer Streuobstwiese in Trassennähe im Siedlungsgebiet Hohenau,

- 
- Abschnitt Co5
- Rekultivierung von kleinen baulich beanspruchten Flächen am Rand von hochwertigen Lebensräumen oder Strukturelementen sowie am Trassenrand
 - Eisenbahnbrücke Quergasse bis Becken RAB1 (km 69,66 – 71,14), Straßenüberführung Große Friedhofgasse Rabensburg bei km 70,535
 - Errichtung von Lärmschutzwänden: r.d.B. ab der Eisenbahnbrücke Quergasse bei km 69,66 rd. 171 m lang, 1,0 bis 1,5 m hoch; r.d.B. ab ca. km 70,23 rd. 141 m lang, 1,5 bis 2,0 m hoch; r.d.B. ab der Straßenbrücke für die Kleine Friedhofgasse rd. 123 m lang, 1,5 bis 2,0 m hoch; r.d.B. ab ca. km 71,00 rd. 130 m lang, 1,5 m hoch
 - Baustelleneinrichtungsflächen HB5 und HB6 ; Baustraßen und -zufahrten und bauliche Beanspruchung von Flächen am Trassenrand
 - Verlängerung und Erneuerung der Bahnsteige auf 220 m an der Hst. Rabensburg
 - Neuerrichtung Straßenbrücke für die Kleine Friedhofgasse inkl. Entwässerungsbecken km 70,54
 - Abtrag Personensteg Hst. Rabensburg bei km 71,02 und Neuerrichtung Personendurchgang mit Rampen bei km 71,00
 - Wiederherstellung nach baulicher Beanspruchung und als Ersatz für dauerhaften Verlust von hochwertigen Lebensräumen und Strukturelementen
 - Wiederaufforstung und Ersatzaufforstung
 - Aufwertung und Ergänzung von ökologischen Ausgleichsflächen
 - Ersatz und Wiederherstellung von Trockenwiesen und Wiesenbrachen
 - Visuelle Aufwertung der Bauwerks- und größeren Zwickelflächen und gestalterische Strukturierung mit hochwertiger Bepflanzung im Querungsbereich der Nordbahn mit der übergeordneten Erholungsinfrastruktur (
 - Rekultivierung von kleinen baulich beanspruchten Flächen am Trassenrand zur Wiederherstellung des Bestandes und der ursprünglichen Flächennutzung
 - Sicherung / Adaption von Schutzflächen
- Abschnitt Co6
- Becken RAB1 bis Becken FBT2 (km 71,14 – 73,92), Feldlandschaft Rabensburg bis Fbf. Bernhardsthal
 - Baustelleneinrichtungsflächen BE1, BE2; Bauzufahrten und bauliche Beanspruchung von Flächen am Trassenrand
 - Errichtung Entwässerungsbecken l.d.B. (FBT1 km 73,25) und r.d.B. (FBT2 km 73,85)
 - Wiederherstellung nach baulicher Beanspruchung und als Ersatz für dauerhaften Verlust von hochwertigen Lebensräumen und Strukturelementen
 - Wiederaufforstung und Ersatzaufforstung
 - Aufwertung und Ergänzung von ökologischen Ausgleichsflächen
 - Ersatz und Wiederherstellung von Trockenwiesen und Wiesenbrachen
 - Visuelle Aufwertung der Bauwerks- und größeren Zwickelflächen und gestalterische Strukturierung mit hochwertiger Bepflanzung im Querungsbereich der Nordbahn mit der übergeordneten Erholungsinfrastruktur (
 - Rekultivierung von kleinen baulich beanspruchten Flächen am Trassenrand zur Wiederherstellung des Bestandes und der ursprünglichen Flächennutzung
 - Sicherung / Adaption von Schutzflächen
- Abschnitt Co7
- Becken FBT2 bis Haltestelle Bernhardsthal (km 73,92 – 75,07),
 - Straßenüberführung Gemeindestraße bei km 74,26
 - Zufahrten bzw. Weganbindungen zur neu gebauten Straßenbrücke km 74,263
 - Baustelleneinrichtungsflächen BE3, BE4, Baustraßen und -zufahrten und bauliche Beanspruchung von Flächen am Trassenrand
 - Errichtung Entwässerungsbecken r.d.B. (FBT3 km 74,20)
 - Neuerrichtung Bedienweg r.d.B. ab BE-Fläche BE4 bis Becken BBT4
 - Auflassung Eisenbahnkreuzung bei km 74,27 und Neuerrichtung Straßenbrücke inkl. Entwässerungsbecken für die Gemeindestraße Bernhardsthal bei km 74,26
 - Einbinden der Bauwerksflächen der neuen Straßenüberführung Gemeindestraße Bernhardsthal B49 und Wirtschaftsweganbindungen in den Landschaftsraum
 - Wiederherstellung nach baulicher Beanspruchung und als Ersatz für dauerhaften Verlust von hochwertigen Lebensräumen und Strukturelementen
 - Wiederaufforstung und Ersatzaufforstung
 - Aufwertung und Ergänzung von ökologischen Ausgleichsflächen
 - Ersatz und Wiederherstellung von Trockenwiesen und Wiesenbrachen
 - Visuelle Aufwertung der Bauwerks- und größeren Zwickelflächen und gestalterische Strukturierung mit hochwertiger Bepflanzung im Querungsbereich der Nordbahn mit der übergeordneten Erholungsinfrastruktur (
 - Rekultivierung von kleinen baulich beanspruchten Flächen am Trassenrand zur Wiederherstellung des Bestandes und der ursprünglichen Flächennutzung
 - Sicherung / Adaption von Schutzflächen

- 
- Abschnitt Co8** Haltestelle Bernhardsthal bis Eisenbahnbrücke L3048 (km 75,07 – 75,98),
Eisenbahnbrücke Teichstraße bei km 75,44,
Eisenbahnbrücke Hamelbach bei km 75,50
Erweiterung P&R-Anlage am Bahnhof Bernhardsthal bei km 74,50 (Kontextprojekt); begleitende Grün-
gestaltung, Bepflanzung
Verlängerung der Bahnsteige auf 220 m an der Hst. Bernhardsthal
Errichtung von Lärmschutzwänden: l.d.B. ab Haltestelle Bernhardsthal rd. 213 m lang, 1,5 bis 3,0 m
hoch; daran anschließend eine weitere Lärmschutzwand rd. 85 m lang, 1,5 bis 3,0 m hoch; r.d.B. ab ca.
km 75,34 rd. 99 m lang, 1,5 bis 2,5 m hoch
Errichtung Entwässerungsbecken r.d.B. (BBT4 km 75,25)
Abtrag und Neubau Eisenbahnbrücke für die Teichstraße B 49 bei km 75,44
Baustelleneinrichtungsflächen BS1 und BS2; Baustraßen und -zufahrten und bauliche Beanspruchung
von Flächen am Trassenrand
Einbinden der Bauwerksflächen der neuen Straßenüberführung Gemeindestraße Bernhardsthal B49
und Wirtschaftsweganbindungen in den Landschaftsraum bei km 74,30
Wiederherstellung nach baulicher Beanspruchung und als Ersatz für dauerhaften Verlust von hochwer-
tigen Lebensräumen und Strukturelementen
Wiederaufforstung und Ersatzaufforstung
Aufwertung und Ergänzung von ökologischen Ausgleichsflächen
Ersatz und Wiederherstellung von Trockenwiesen und Wiesenbrachen
Visuelle Aufwertung der Bauwerks- und größeren Zwickelflächen und gestalterische Strukturierung mit
hochwertiger Bepflanzung im Querungsbereich der Nordbahn mit der übergeordneten Erholungsinfra-
struktur (
Rekultivierung von kleinen baulich beanspruchten Flächen am Trassenrand zur Wiederherstellung des
Bestandes und der ursprünglichen Flächennutzung
Sicherung / Adaption von Schutzflächen
- Abschnitt Co9** Eisenbahnbrücke L3048 bis Teilraumende (km 75,98 – 77,99)
Baustelleneinrichtungsfläche BS3, Baustraßen und -zufahrten und bauliche Beanspruchung von Flä-
chen am Trassenrand
Wiederherstellung nach baulicher Beanspruchung und als Ersatz für dauerhaften Verlust von hochwer-
tigen Lebensräumen und Strukturelementen
Wiederaufforstung und Ersatzaufforstung
Aufwertung und Ergänzung von ökologischen Ausgleichsflächen
Ersatz und Wiederherstellung von Trockenwiesen und Wiesenbrachen
Sicherung / Adaption von Schutzflächen

In diesem Teilraum sind ähnliche Baumaßnahmen vorgesehen wie in den bereits beschriebenen Teilraum 2 und 1. Neben der generellen Verbesserung des Gleiskörpers zur Anpassung an die Erfordernisse einer HL-Strecke werden die Haltestellen und einzelne Überführungen hergestellt – wenn die Auflösung der Eisenbahnkreuzungen erforderlich wurde. Aufgrund der geringeren Anzahl von der Trasse berührten Gemeinden besteht auch ein geringerer Handlungsbedarf bis zum Ende dieses Teilraumes an der Grenze zu Tschechien.

Behandelt werden muss im Rahmen des Gutachtens die Straßenüberführung der Großen Friedhofgasse in Rabensburg bei km 70,535 und die Neuerrichtung der Straßenbrücke für die Kleine Friedhofgasse inkl. Entwässerungsbecken bei km 70,54. Straßenüberführung in Rabensburg / Gr. Friedhofgasse km 70,535



Quelle N5.29-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_24; Team Nordbahn, 2024

Aufgrund der Geländegegebenheiten und der knappen verfügbaren Fläche muss die neue Straße unter Nutzung der trassenbegleitenden Dämme in einer Schleife über die Gleise geführt werden. In Verbindung mit der vorgesehenen Bepflanzung und Rekultivierung nach der Bauphase kann eine flächensparende Integration der Straße in den begleitenden Landschafts- und Siedlungsraum gelingen.

Abbildung 44: Straßenüberführung in Rabensburg



Quelle Eigene Aufnahme; Stand Juli 2024;

Für die Errichtung einer neuen Haltestelle in der Gemeinde Rabensburg werden neue Zugänge zu den Bahnsteigen - mit einem Personendurchgang unter den Gleisen - sowie ein Entwässerungsbecken errichtet. Der bestehende Personenübergang bzw. die Stahlkonstruktion wird abgebrochen.

Abbildung 45: Lageplan Neue Haltestelle in Rabensburg / km 71,0



Quelle N5.29-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_24; Team Nordbahn, 2024

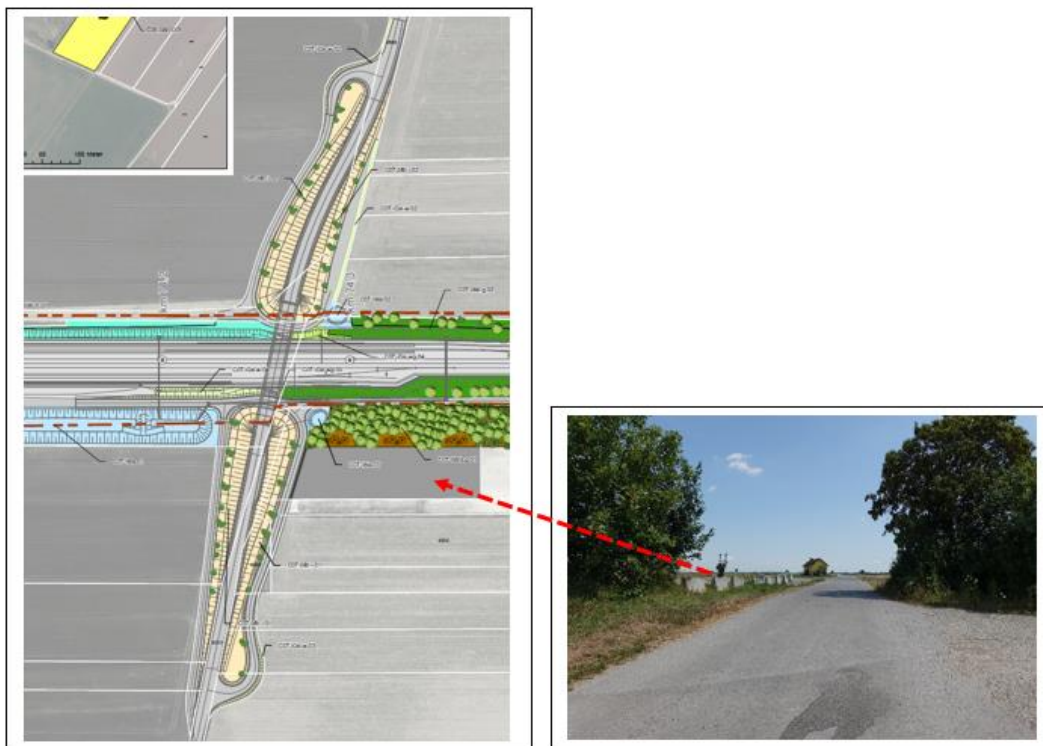
Abbildung 46: Haltestelle Rabensburg / Bestand



Quelle Eigene Aufnahme; Stand Juli 2024

In der letzten Gemeinde an der Trasse muss anstelle der aufzulösenden Eisenbahnkreuzung eine Straßenbrücke errichtet werden in Verbindung mit einem Entwässerungsbecken und mit umfangreicher Rekultivierung sowohl an der Bahntrasse als auch an dem Straßendamm. Die Brücke über die Bahntrasse ist vor allem auch für die landwirtschaftlichen Betriebe notwendig, die neben der Straßentrasse und deren Überführung auch den Lagerplatz für ihre Produkte im Rahmen der jährlichen Kampagne benötigen.

Abbildung 47: Lageplan Brückenbau in Bernhardsthal bei km 74,3



Quelle N5.31-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_26; Team Nordbahn; 2024; Eigene Aufnahme; Stand Juli 2024

Die letzten Maßnahmen an der Bahntrasse im Teilraum 3 betreffen die Haltestelle in der Gemeinde Bernhardsthal, die neu gestaltet und den Erfordernissen der künftigen Bahnausstattung angepasst werden muss. Auch diese Haltestelle befindet sich unmittelbar am Siedlungsrand und begrenzt diesen, auch wenn ein Siedlungssplitter sich an der Landesstraße L49 („Teichstraße“) gegen Osten fortsetzt und damit die Haltestelle nahezu vom Siedlungsraum eingegrenzt ist.

Abbildung 48: Lageplan Haltestelle Bernhardsthal / km 75

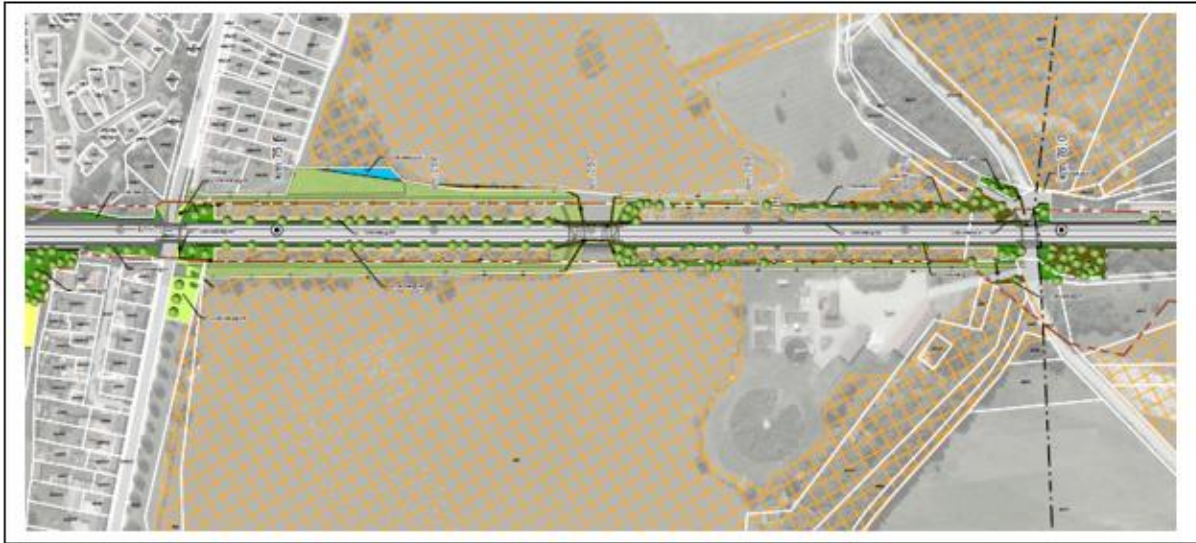


Quelle N5.32-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_27; Team Nordbahn; 2024

Der bestehende Bahnhof wird im Rahmen des Vorhabens ausgebaut, die gleichfalls bestehenden Stellplätze werden als Park&Ride-Anlage gestalterisch verbessert. Mit der Lage innerhalb des Siedlungsraumes ist eine Beurteilung gemäß den Bestimmungen des § 7 NÖ Naturschutzgesetz 2000 nicht erforderlich.

Die letzte Maßnahme an der Bahntrasse betrifft die Bahnbrücke („Ghega Brücke“) über den Bernhardsthaler Teich, die für die neue Anforderung neu errichtet werden muss. Dabei sind umfangreiche Vorgaben und Rekultivierungen notwendig, da der gesamte Teich ein Teil des umgebenden Schutzgebietes ist.

Abbildung 49: Lageplan Brückenbauwerk im Bernhardsthaler Teich / km 75,7



Quelle NS.32-NB.NS.PL_Landschaftsplanung_LP_Blatt_27; Team Nordbahn; 2024

Abbildung 50: Ghega Brücke in Bernhardsthal



Quelle Eigene Aufnahme; Stand Juli 2024

3.4.4. Frage RO4

Entspricht das eingereichte Vorhaben dem Stand der Technik und werden einschlägige Richtlinien und Normen eingehalten?

Sachverhalt/ Befund

Im Rahmen der Bearbeitung wurden alle relevanten Unterlagen auf örtlicher und regionaler Ebene im Themenbereich Raumordnung / Regionalplanung und Raumentwicklung berücksichtigt. Parallel wurden auch alle betrieblich bzw. zum Bahnausbau relevanten Unterlagen einbezogen, die allerdings nicht unbedingt von Bedeutung sind für die gegenständliche Begutachten.

Gutachterliche Aussage

Das eingereichte Vorhaben ist entsprechend den verkehrs- und eisenbahntechnischen Vorgaben konzipiert und entspricht dem Stand der Technik. Es werden die einschlägigen Richtlinien und Normen eingehalten.

3-4-5. Frage L1

Ist aus fachlicher Sicht zu erwarten, dass das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigt wird?

Sachverhalt/ Befund

Als Teile des Vorhabens werden – wie bereits in Pkt. R02 behandelt – folgende Maßnahmen durchgeführt:

- Ausbau und Erneuerung / Anpassung der Haltestellen an der Bahntrasse an die aktuellen Vorgaben entsprechend den HL-Vorgaben (Bahnsteigdächer, Verlängerung der Bahnsteige, Ausbau und Modernisierung der Wartehäuser, Serviceanlagen etc.)
- Auflassung der Eisenbahnkreuzungen
- Ausbau der Oberleitung / Elektrifizierung
- Errichtung der Brücken für die regional und kommunal erforderlichen / bestehenden Bundes- und Landesstraßen
- Errichtung der erforderlichen Brücken für Erreichung der landwirtschaftlichen Fluren und Sicherung der Güter- und Wanderwege
- Anlage der Entwässerungsanlagen
- Lärmschutzwände gegenüber die Ortsbereichen / Siedlungsgebieten
- Rekultivierung der Bahnanlagen und i.R. der Baumaßnahme beeinträchtigten Grünflächen
- Schaffung neuer ökologischer Flächen
- Bepflanzung von Randbereichen der Trasse
- Umsiedlung von Fauna während der Baumaßnahme

Von diesen Maßnahmen sind, abgesehen von den vielen Rekultivierungsmaßnahmen und der Neuanlage von Grünflächen, vor allem folgende von Relevanz für das Landschaftsbild:

- Errichtung der erforderlichen Brücken
- Lärmschutzwände incl. Bepflanzung
- Rekultivierung der Bahnanlagen

Bei der Bewertung dieser punktuellen Anlagen an dem über ca. 45 km langen Trassenausbau ist natürlich darauf zu verweisen, dass - abgesehen von der funktionellen Notwendigkeit und dem erforderlichen Ersatz einer Eisenbahnkreuzung – eine visuelle Beeinträchtigung des Landschaftsbildes nicht in jedem Fall gegeben ist. Vielmehr sind die meisten Anlagen in den Ortsbereich / das Siedlungsgebiet integriert und sicher neben der Funktion als Verkehrsanlagen den Schutz der Bevölkerung vor zu großen Lärmbelastungen.

Gutachterliche Aussage

Aus fachlicher Sicht wird festgehalten, dass aufgrund der Gegebenheiten und der nur geringen Veränderung durch das Vorhaben, eine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes nicht zu erwarten ist. Es werden keine naturschutzrelevanten Schutzgebiete von dem Vorhaben berührt.

3.4.6. Frage L2

Ist zu erwarten, dass bezüglich des Landschaftsbildes durch das Vorhaben Beeinträchtigungen für das Europaschutzgebiet, die NATURA 2000 FFH-Gebiete, die Natura 2000 Vogelschutzgebiet, die Naturschutzgebiete sowie Landschaftsschutzgebiete nach § 10 NÖ Naturschutzgesetz auftreten?

Sachverhalt/ Befund

In räumlicher Nähe zum geplanten Vorhaben befinden sich folgende Landschaftsschutzgebiete:

- Landschaftsschutzgebiet "Donau-March-Thaya-Auen" (§ 2 (20)): ab Angern an der March verläuft das Landschaftsschutzgebiet östlich des Vorhabens bis zur Staatsgrenze bei Bernhardsthal. Im Bereich zwischen Mannersdorf und Dürnkrot befindet sich die Trasse innerhalb des Landschaftsschutzgebietes.
- NATURA 2000 Gebiet entlang der Bahntrasse und hineinreichend nach Bernhardsthal
- Landschaftsschutzgebiet „Steinbergwald“ (§ 2 (14)): liegt ca. 10 km westlich des Vorhabens im Gemeindegebiet Neusiedl an der Zaya.

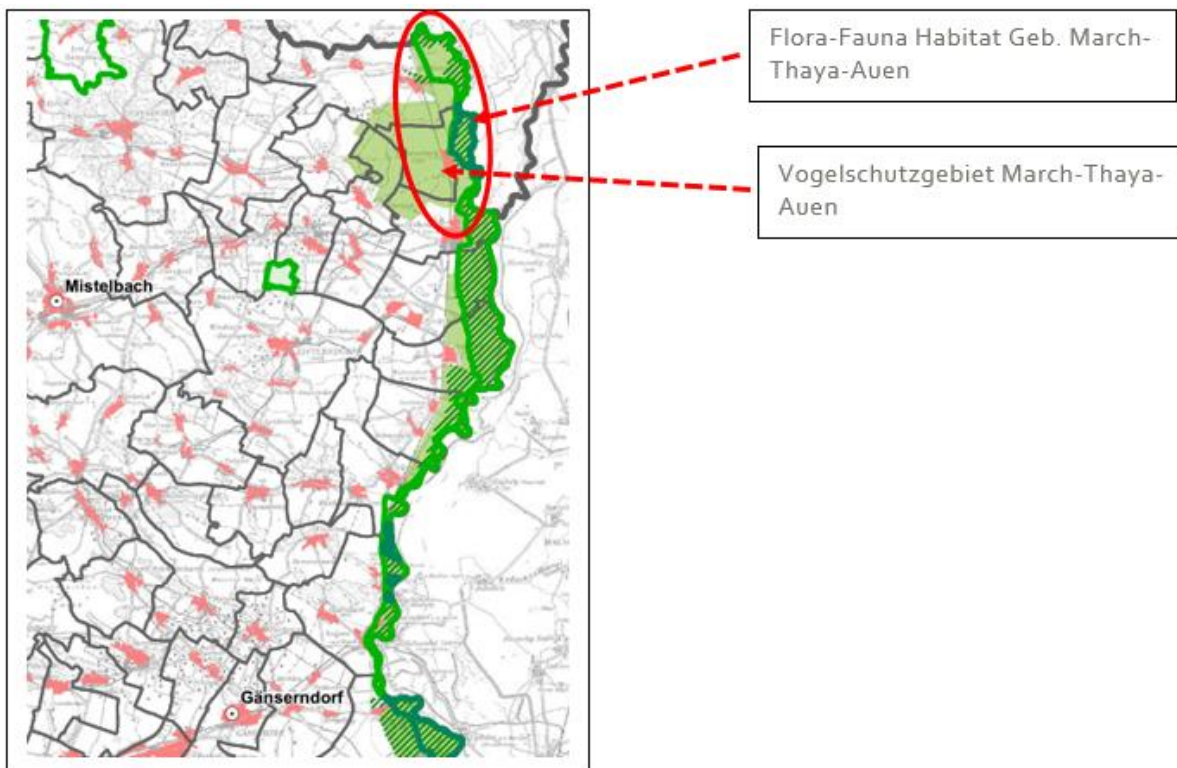
Nur das Landschaftsschutzgebiet „Donau-March-Thaya-Auen“ gemäß NÖ NSchG wird zwischen km 41,1 und km 48,9 vom Vorhaben berührt.

Im unmittelbaren Wirkungsbereich des Vorhabens befinden sich keine Naturparke, kein Nationalpark. Folgende Naturschutzgebiete befinden sich im erweiterten Untersuchungsraum:

- Angerner und Dürnkruiter Marchschlingen
- In den Sandburgen
- Rabensburger Thaya-Auen

Im erweiterten Untersuchungsraum befinden sich auch mehrere Naturdenkmäler, diese allerdings in einer Entfernung von ca. 300 m und befinden sich außerhalb eines relevanten Wirkungsbereiches (Erschütterung, Flächenverlust).

Abbildung 51: Schutzgebiete entlang der March



Quelle: Naturschutz Niederösterreich / Europaschutzgebiete March-Thaya-Auen; 2024

Gutachterliche Aussage

Die bezeichneten Schutzgebiete – ausgenommen das Landschaftsschutzgebiet „Donau-March-Thaya-Auen“ - befinden sich in einer Entfernung von ca. 300 m bis 650 m vom Vorhaben, und werden von diesem nicht berührt bzw. weisen keine Beeinträchtigungen auf.

Nur das Landschaftsschutzgebiet „Donau-March-Thaya-Auen“ gemäß NÖ NSchG wird zwischen km 41,1 und km 48,9 sowie das NATURA 2000 Gebiet bis nach Bernhardsthal und den Bernhardsthaler Teich bei km 76,0 vom Vorhaben berührt. Eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ist durch das Vorhaben allerdings aufgrund der Begrenzung des Vorhabens auf die bestehende Bahntrasse nicht zu erwarten.

Es ist deshalb nicht zu erwarten, dass bezüglich des Landschaftsbildes durch das Vorhaben Beeinträchtigungen für das Europaschutzgebiet, die NATURA 2000 FFH-Gebiete, die Natura 2000 Vogelschutzgebiet, die Naturschutzgebiete sowie Landschaftsschutzgebiete nach § 10 NÖ Naturschutzgesetz auftreten.

3.4.7. Frage L3

Ist aus fachlicher Sicht das eingereichte Vorhaben bezüglich des Landschaftsbildes somit in weiterer Folge nach den Kriterien des NÖ Naturschutzgesetzes 2000 genehmigungsfähig?

Sachverhalt/ Befund

Das zu beurteilende Vorhaben befasst sich mit dem Ausbau einer bestehenden zweigleisigen Bahnstrecke. Die in dem Teilraum 3 bzw. den Abschnitten C01 bis C09 auszugsweise beschriebenen Maßnahmen befassen sich mit (dargestellt wurden nur jene Maßnahmen, die für das Landschaftsbild relevant sind):

- Wesentlichen Ausbauten der Bahninfrastruktur (Haltestellen- und Bahnhofausbau, Unterführungen / Zugänge der Bahnsteige für Personen etc.),
- Straßenüberführungen bei km 70,535 und 74,3
- Lärmschutzwänden v.a. im Siedlungsbereich,
- Überführungen / Brücken bei der Auflassung von Eisenbahnkreuzungen,
- Temporäre Baustellenanlagen,
- Wiederherstellung von ökologischen Ausgleichsflächen,
- Wiederherstellung von Baum-/Waldpflanzungen,
- Anlage von Schutzflächen und
- Bepflanzungen und Rekultivierungen

Abgesehen von Straßenbrücken stellen die anderen Maßnahmen, übliche Ausbaumaßnahmen für die Förderung des hochrangigen Bahnbetriebes dar. Die vielen landschaftlich relevanten Maßnahmen zur Wiederherstellung des naturräumlichen Gefüges sichern die Erhaltung des aktuellen Landschaftsbildes. Dieses ist einerseits – gegenüber den Schutzgebieten naturräumlich bestimmt und wird erhalten - und wird andererseits beim Übergang in den Siedlungsraum sowie an seine Annäherung typisch ländlich strukturiert und geprägt.

Gutachterliche Aussage

Es erfolgt in Teilraum 3 kein Eingriff in Raum, Fläche und Struktur. Aufgrund der räumlichen Begrenzung der Änderung und dem Erfordernis einer betrieblich notwendigen Ausstattungsverbesserung der Bahn und Sicherung des Bahnbetriebes innerhalb des bereits bestehenden Bahnkorridors, ist aus fachlicher Sicht, die Änderung nach den Kriterien des NÖ Naturschutzgesetzes 2000 genehmigungsfähig.

3.4.8. Frage E1

Ist aus fachlicher Sicht zu erwarten, dass der Erholungswert der Landschaft erheblich beeinträchtigt wird?

Sachverhalt/ Befund

Gemäß den Bestimmungen in § 7 Abs. 2 Pkt. 2 NÖ Naturschutzgesetz 2000 stellt die Beeinträchtigung des Erholungswertes der Landschaft im betroffenen Lebensraum eine wesentliche Voraussetzung dar, ein Vorhaben zu bewilligen. Diese Bewilligung ist denkbar, wenn durch Vorschreibungen weitestgehend ausgeschlossen werden kann,

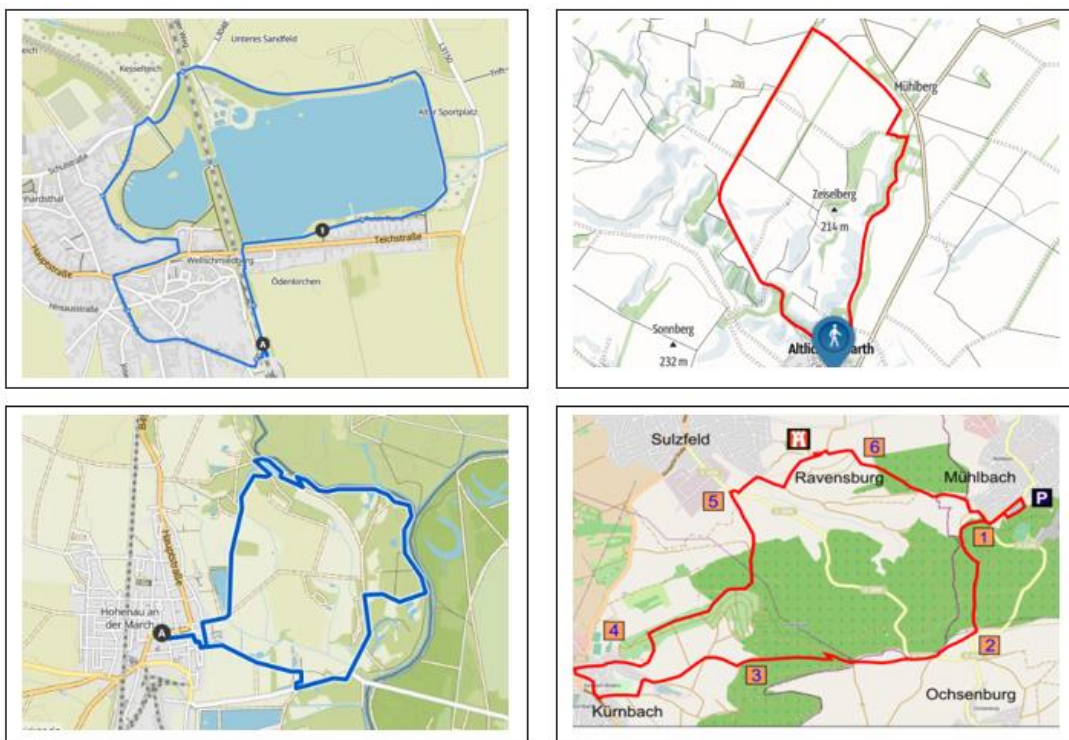
dass keine Beeinträchtigungen bestehen bleiben. Generell ist zu betonen, dass der Ausbau des Vorhabens auf den bestehenden Trassenkorridor orientiert ist und der Lebensraum der Bevölkerung deshalb nicht berührt wird.

Der Erholungswert der Landschaft kann u.a. auch an den bestehenden Wanderwegen in der Region / Teilraum 3 gesehen werden, wie z.B.:

- Marchwanderweg (5,7 km)
- Marchland Wanderung (15 km)
- Wanderrunde von Bernhardsthal (3,7 km)
- Wrchni See – Alte Taja Runde von Hohenau a.d. March (9,57 km)
- Rund um den Hutsaulberg (7,64 km)

Diese Wanderungen sind auf bestehenden Güter- und Waldwegen ausgewiesen, sind teilweise auch in der Aulandschaft der March trassiert und stellen eine wesentliche Attraktion der Gemeinden dar.

Abbildung 52: Wege im Trassenkorridor (Auswahl)



Quelle: Gemeindeinformation und Eigene Aufnahmen / 2024

Erkennbar ist, dass die wesentlichen Wanderwege sich nahe der March befinden und der Zugang mit Querung der Bahntrasse meist über die Haltestellen der Bahn erfolgt und im Rahmen des Vorhabens gesichert wird.

Gutachterliche Aussage

Während der Bauphase erfolgt eine partielle Beeinträchtigung, nach Abschluss der Bautätigkeit werden die Wege wieder hergestellt und durch die begleitende Begrünung sowohl der Bahntrasse als auch der Ausgleichsflächen neugestaltet.

Der Erholungswert der Landschaft wird deshalb nur zeitlich begrenzt geringfügig beeinträchtigt – die Erreichbarkeit der Marchauen und der darin bestehenden Ziele wird nicht verändert.

3.4.9. Frage N1

Ist das vorliegende Vorhaben, allenfalls unter der Vorschreibung von Auflagen, Bedingungen und Befristungen aus der jeweiligen fachlichen Sicht genehmigungsfähig?

Wenn ja, unter Vorschreibung welcher (zusätzlichen) Auflagen, Bedingungen und Befristungen?

Sachverhalt/ Befund

In den Unterlagen zum Naturschutzfachlichen Gutachten wird bereits eine Vielzahl von Ausgleichsmaßnahmen – neue Bepflanzungen, Anlage von Neuen Schutzflächen, ökologischen Ausgleichsflächen, Begrünung der Bahntrasse, Baumpflanzungen etc. – genannt, mit denen nach Abschluss der Bauphase der aktuelle Zustand der Landschaft und des Naturraumes wieder hergestellt werden kann.

Aus fachlicher Sicht kann deshalb vom Sachverständigen keine sinnvolle Ergänzung erfolgen, wesentlich ist vielmehr die begleitende Kontrolle bzw. ein Monitoring zu dem Vorhaben im ökologischen Bereich.

Gutachterliche Aussage

Das vorliegende Vorhaben ist aus der fachlichen Sicht in jedem Fall genehmigungsfähig.

4. ZUSAMMENFASSUNG TEILRAUM 1, TEILRAUM 2 UND TEILRAUM 3

Fragestellungen und fachliche Antworten – Raumordnung / Naturschutz

Nr.	Fragestellung und Antwort
RO1	<p>Die geplanten Maßnahmen des Vorhabens befinden sich innerhalb oder am Rand des Ortsbereiches im Sinne der Bestimmungen des § 7 Abs 1 NÖ Naturschutzgesetz 2000.</p> <p>Die Verlängerung von Bahnsteigen, Neuerrichtung von Brücken und Unterführungen, die Errichtung von Straßenbrücken, Verlängerung von Lärmschutzwänden, Rekultivierung der Baustellenflächen sowie Aufforstung und Neuanlage von Wiesenflächen, Büsche und Bepflanzung entlang der ausgebauten Bahntrasse erfolgen auf der bestehenden Bahntrasse, unmittelbar zu dieser anschließend oder begleitend zu den Gleisanlagen.</p> <p>Diese Maßnahmen verändern nicht die bestehende räumliche Wirkung der Bahntrasse – deren Achse nicht im Vorhaben verändert wird - sondern erstellen und erweitern wieder die ursprüngliche bahnbegleitende Vegetation.</p>
RO2	Die geplante Anlage bzw. die geplanten Einzelmaßnahmen sind aus raumordnungsfachlicher Sicht als zu den sonstigen Maßnahmen untergeordnet anzusehen.
RO3	Die geplanten Änderungen und Neuanlagen an der Bahntrasse sollen - soweit für die Bahnfläche ergänzende bzw. angrenzende Flächen benötigt werden - im Grünland im Sinn des § 7 Abs 1 Z 8 NÖ Naturschutzgesetz 2000 errichtet werden.
RO4	Das eingereichte Vorhaben entspricht dem Stand der Technik und es werden die einschlägigen Richtlinien und Normen eingehalten.

Fragestellung – Naturschutz / Landschaftsbild

Nr.	Fragestellung und Antwort
L1	<p>Aus fachlicher Sicht ist nicht zu erwarten, dass das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigt wird.</p> <p>Die in überwiegender Weise kontrastlose und mehrheitlich ebene Landschaft weist keine wesentlichen bildgebenden Elemente auf. Es bestehen keine wesentlichen Elemente, die durch Trasse oder neue Bauten / Haltestellen gestört werden könnten.</p> <p>Nur die neuen Brückenbauten – anstelle der aufgelassenen Eisenbahnkreuzungen – sind als landschaftswirksame Objekte aufgrund ihrer Höhenwirkung anzusehen. Diese befinden sich aber nahezu generell außerhalb von Schutzgebieten – Landschaftsschutzgebieten, erhaltenswerter Landschaftsteile oder einer Regionalen Grünzone.</p>
L2	<p>Es ist nicht zu erwarten, dass bezüglich des Landschaftsbildes durch das Vorhaben Beeinträchtigungen für das Europaschutzgebiet, die NATURA 2000 FFH-Gebiete, das Natura 2000 Vogelschutzgebiet, die Naturschutzgebiete sowie Landschaftsschutzgebiete nach § 10 NÖ Naturschutzgesetz auftreten.</p> <p>Die für das Schutzgebiet festgelegten Erhaltungsziele werden generell eingehalten, durch das Vorhaben sind keine Beeinträchtigungen aufgrund der festgelegten umfangreichen Ausgleichs- und Regerationsmaßnahmen zu erwarten.</p>
L3	Aus fachlicher Sicht ist deshalb das eingereichte Vorhaben bezüglich des Landschaftsbildes somit in weiterer Folge nach den Kriterien des NÖ Naturschutzgesetzes 2000 genehmigungsfähig.

Fragestellung – Naturschutz / Erholungswert

Nr.	Fragestellung und Antwort
E1	Es ist aus fachlicher Sicht nicht zu erwarten, dass der Erholungswert der Landschaft erheblich beeinträchtigt wird. Die Erholungs- und Freizeiteinrichtungen und Wege für Radfahrer und Wanderer werden nach kurzer bau- bedingter Unterbrechung oder Umleitung wieder vollständig hergestellt.

Fragestellungen zum Thema (Zusammenfassung / Schlussfolgerungen)

Nr.	Fragestellung und Antwort
N1	Das vorliegende Vorhaben ist aus fachlicher Sicht genehmigungsfähig. <ul style="list-style-type: none">○ Erforderlich ist bei der Anlage der Park & Ride-Anlagen bei den Haltestellen / Bahnhöfen eine ausreichende Bepflanzung durch schattengebende Bäume vorzunehmen (1 Baum zu 8 Stellplätzen).○ Die Lärmschutzwände in den Siedlungsbereichen sind auf den zu den Bauten / insbesondere zu Wohnbau- ten gerichteten Seiten mit Bepflanzungen zu begleiten (Büsche / niedrige Gewächse)

5. DARSTELLUNGEN

Abbildung 1:	Trasse des Vorhabens Nordbahn / Nördlicher Abschnitt	6
Abbildung 2:	Teilraum 1 gemäß Naturschutzkonzept und Kulturlandschaftstypen	22
Abbildung 3:	Landschaft – IST-Zustand Teilraum 1 – Weikendorf-Dörfles	23
Abbildung 4:	Ausweisung der Trasse auf Bahngrund	24
Abbildung 5:	Lageplan Tallesbrunn /Haltestelle / km 36,20	26
Abbildung 6:	Lageplan Tallesbrunn / Straßenüberführung für Landesstraße L 3027 (km 36,60)	27
Abbildung 7:	Standort künftiger Straßenüberführung L 3027	27
Abbildung 8:	Lageplan Park & Ride Anlage Angern / km 40,00	28
Abbildung 9:	Bahnhofsbereich Angern	28
Abbildung 10:	Aufnahme Landschaft östlich Weikendorf	30
Abbildung 11:	Schutzgebiete entlang der March	32
Abbildung 12:	Landschaftsschutzgebiet In Angern und Mannersdorf	32
Abbildung 13:	Wege im Trassenkorridor	34
Abbildung 14:	Teilraum 1 gemäß Naturschutzkonzept und Kulturlandschaftstypen	35
Abbildung 15:	Landschaft – Auswahl der Maßnahmen km 33,0 bis km 42,0 / Blatt 1	36
Abbildung 16:	Landschaft – Auswahl der Maßnahmen km 41,5 bis km 45,5 / Blatt 2	37
Abbildung 17:	Landschaft – Auswahl der Maßnahmen km 46,5 bis km 51,0 / Blatt 2	38
Abbildung 18:	Landschaft – Auswahl der Maßnahmen km 51,5 bis km 61,5 / Blatt 2	39
Abbildung 19:	Trassenverlauf Teilraum 2	40
Abbildung 20:	Lageplan Mannersdorf - Straßenüberführung (km 41,20)	45
Abbildung 21:	Straßenüberführung in Mannerdorf	45
Abbildung 22:	Lageplan Haltestelle Stillfried / km 43,4	46
Abbildung 23:	Lageplan Grub a.d. March / Grünbrücke und Unterführung / km 45,0	46
Abbildung 24:	Bereich der geplanten Grünbrücke in Grub a.d. March	47
Abbildung 25:	Lageplan Dürnkrot / Straßenüberführung B 40 / km 49,50	47
Abbildung 26:	Lageplan Dürnkrot / P&R-Anlage in / km 50,10	48
Abbildung 27:	Lageplan Jedenspeigen / Haltestelle, Zufahrt Güterweg und P&R-Anlage / km 53,3	49
Abbildung 28:	Haltestelle Jedenspeigen	49
Abbildung 29:	Lageplan Drösing / Straßenüberführung / km 54,0	50
Abbildung 30:	Lageplan Sierndorf a.d. March / Haltestelle / km 55,10	50
Abbildung 31:	Bestehende Haltestelle in Sierndorf a.d. March	51
Abbildung 32:	Lageplan Drösing /Straßenunterführung / km 57,50	51
Abbildung 33:	Straßenunterführung Drösing	52
Abbildung 34:	Lageplan Drösing / Haltestelle und P&R-Anlage / km 58,50	52
Abbildung 35:	Standort der Park & Ride Anlage in Drösing	52
Abbildung 36:	Lageplan Drösing / Straßenüberquerung / km 59	53
Abbildung 37:	Eisenbahnkreuzung an der L 7	53
Abbildung 38:	Schutzgebiete entlang der March	56
Abbildung 39:	Wege im Trassenkorridor	58
Abbildung 40:	Teilraum 3 gemäß Naturschutzkonzept und Kulturlandschaftstypen	59
Abbildung 41:	Landschaft – Auswahl der Maßnahmen km 61,400 bis km 67,0 / Blatt 4	60
Abbildung 42:	Landschaft – Auswahl der Maßnahmen km 69,00 bis km 77,0 / Blatt 5	61
Abbildung 43:	Trassenverlauf Teilraum 3	63
Abbildung 44:	Straßenüberführung in Rabensburg	67
Abbildung 45:	Lageplan Neue Haltestelle in Rabensburg / km 71,0	68
Abbildung 46:	Haltestelle Rabensburg / Bestand	68
Abbildung 47:	Lageplan Brückenbau in Bernhardsthal.bei km 74,3	69
Abbildung 48:	Lageplan Haltestelle Bernhardsthal / km 75	69
Abbildung 49:	Lageplan Brückenbauwerk im Bernhardsthaler Teich / km 75,7	70
Abbildung 50:	Ghega Brücke in Bernhardsthal	70
Abbildung 51:	Schutzgebiete entlang der March	72
Abbildung 52:	Wege im Trassenkorridor (Auswahl)	74