

## **WIEN-TULLN A. D. DONAU**

### **VORSCHLAG EINER NETZVERÄNDERUNG**

### **EINZELFALLPRÜFUNG (SCREENING-DOKUMENT)**

#### **ERSTELLT IM AUFTRAG VON:**

 Bundesministerium  
Innovation, Mobilität  
und Infrastruktur

Bundesministerium für Innovation,  
Mobilität und Infrastruktur - BMIMI  
Radetzkystraße 2  
A-1000 Wien

Mag. Michael Luczensky

Wien, 01.06.2026

## **Bearbeitung**

Beitl ZT-GmbH  
Möllwaldplatz 4/21  
A-1040 Wien

*DI<sup>in</sup> Gabriele Oedendorfer*  
*DI Markus Beitl*

## INHALTSVERZEICHNIS

|     |                                                                                                                     |    |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1   | GEGENSTAND UND AUFGABENSTELLUNG .....                                                                               | 1  |
| 2   | BEDEUTUNG DER EISENBAHNSTRECKE UND GEPLANTE BAUMASSNAHMEN ....                                                      | 2  |
| 2.1 | Bedeutung der Eisenbahnstrecke Wien – Tulln a.d.Donau .....                                                         | 2  |
| 2.2 | Geplante Baumassnahmen entlang der Eisenbahnstrecke.....                                                            | 6  |
| 3   | VORSCHLAG DER NETZVERÄNDERUNG .....                                                                                 | 10 |
| 3.1 | Inhalt der Netzveränderung .....                                                                                    | 10 |
| 3.2 | Ziele, Begründung und Nutzen der Netzveränderung .....                                                              | 11 |
| 4   | BEGRÜNDUNG DER AUSNAHME VON DER SP-V PFLICHT .....                                                                  | 12 |
| 4.1 | Annahme eines Ausnahmetatbestands des § 3 Abs. 2 SP-V-Gesetz .....                                                  | 12 |
| 4.2 | Schritt 1: Nachweis der Geringfügigkeit der Netzveränderung .....                                                   | 13 |
| 4.3 | Schritt 2: Beurteilung der Erheblichkeit von Auswirkungen auf die in § 5 Z 4 SP-V-Gesetz<br>angeführten Ziele ..... | 14 |
| 4.4 | Schritt 3: Beurteilung der Erheblichkeit von Auswirkungen auf die Umwelt.....                                       | 17 |
| 5   | ZUSAMMENFASSUNG UND STANDPUNKT ZUR SP-V PFLICHT .....                                                               | 41 |
| 5.1 | Zusammenfassung der wichtigsten Argumente für oder gegen eine SP-V Pflicht.....                                     | 41 |
| 5.2 | Konsequenzen der Erklärung der bestehenden Eisenbahn Wien – Tulln a. d. Donau zur<br>Hochleistungsstrecke .....     | 44 |
| 5.3 | Empfehlung zur Feststellung der SP-V Pflicht.....                                                                   | 44 |

# 1 GEGENSTAND UND AUFGABENSTELLUNG

Es ist seitens des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) als Initiator beabsichtigt vorzuschlagen, die bestehende Eisenbahnstrecke Wien – Tulln a. d. Donau (Teil der Franz-Josefs-Bahn) mit folgendem Wortlaut in das Hochleistungsstreckennetz aufzunehmen:

## „Wien – Tulln an der Donau“

Die Bundesregierung kann gem. § 1 Abs. 1 HIG bestehende oder geplante Eisenbahnen dann zur Hochleistungsstrecke erklären, wenn diesen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt.

Im § 3 Abs. 1 des SP-V-Gesetz (Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich) ist vorgesehen, dass für Verordnungsentwürfe, die eine geplante oder bestehende Eisenbahn zur Hochleistungsstrecke erklären, die Notwendigkeit zur Durchführung einer strategischen Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V) besteht, wobei dafür auch Ausnahmen geregelt sind.

Im ggst. Fall besteht seitens des Initiators die Annahme, dass es sich bei der vorgeschlagenen Netzveränderung um die Erklärung einer bestehenden Eisenbahn zur Hochleistungsstrecke ohne umfangreiche Baumaßnahmen zur Optimierung der Verkehrsbedienung gem. § 3 Abs. 3 Z 1 SP-V-Gesetz handelt. Im Sinne der prozessualen Vorsicht wird diese Bestimmung jedoch nicht angewendet, sondern eine Einzelfallprüfung gem. § 3 Abs. 2 SP-V-Gesetz (das sog. Screening) durchgeführt.

Im vorliegenden Dokument (= Screening-Dokument) werden die für die Durchführung der **Einzelfallprüfung** gem. § 3 Abs. 2 SP-V-Gesetz erforderlichen Inhalte zusammengetragen und abschließend die Empfehlung abgegeben, dass für die vorgeschlagene Netzveränderung keine SP-V Pflicht besteht. Eine **Zusammenfassung der Ergebnisse** findet sich in Kapitel 5 Zusammenfassung und Standpunkt zur SP-V Pflicht.

Die Bearbeitung erfolgt auf Basis des Leitfadens für die Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V) – kurz als „SP-V Leitfaden“ bezeichnet (vgl. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie -BMK, 2023).

## 2 BEDEUTUNG DER EISENBAHNSTRECKE UND GEPLANTE BAUMASSNAHMEN

### 2.1 BEDEUTUNG DER EISENBAHNSTRECKE WIEN – TULLN A.D.DONAU

#### Ausbauzustand

Die Franz-Josefs-Bahn bezeichnet die Strecke Wien Franz-Josefs-Bahnhof (Wien FJB) über Tulln a. d. Donau und Eggendorf bis Staatsgrenze bei Gmünd (Niederösterreich) (Streckennummer 10901).

Die Eisenbahnstrecke zwischen Wien FJB und Tulln a. d. Donau erstreckt sich über eine Länge von 33 km, ist zweigleisig ausgebaut, elektrifiziert (siehe Abbildung 1) und auf eine Geschwindigkeit von 120 km/h ausgelegt. Sie besitzt die Streckenklasse D4 (Standard für Neu- und Ausbaustrecken) und hat damit bereits im Bestand einen guten Ausbauzustand.

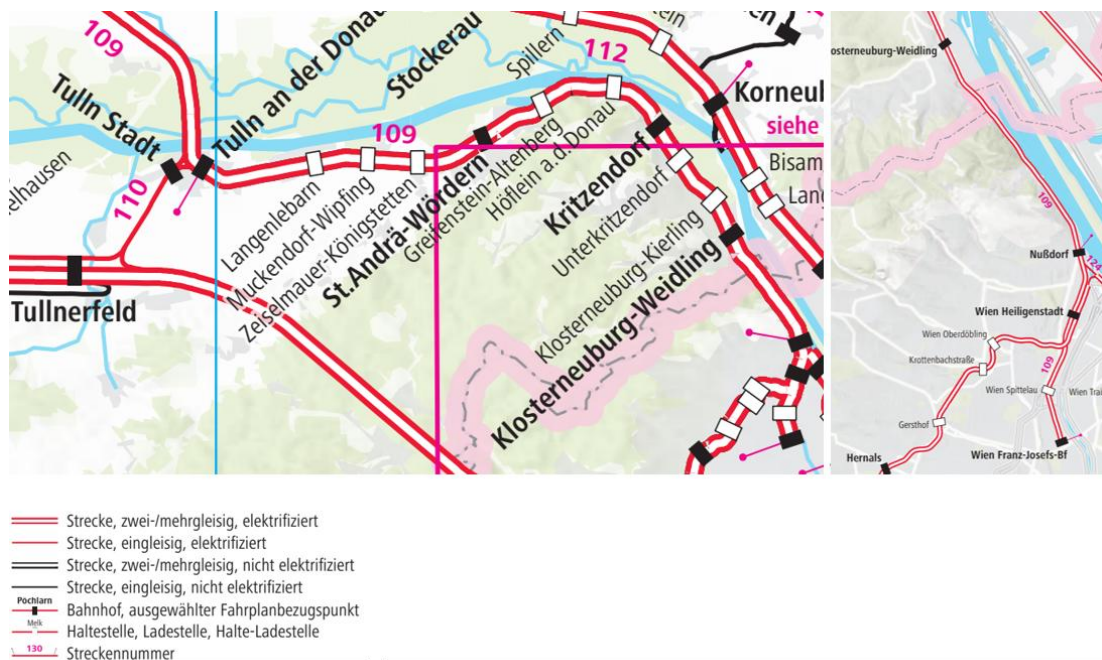


Abbildung 1: Ausschnitt Netzkarte ÖBB mit Hervorhebung Wien Franz-Josefs Bf. bis Klosterneuburg-Weidling, Ausgabe Fahrplanjahr 2026 (Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG, 2026)

#### Bedeutung im Transeuropäischen Verkehrsnetz

Die bestehende Franz-Josefs-Bahn mit der Eisenbahnstrecke Wien – Tulln a. d. Donau ist Teil des konventionellen Gesamtnetzes des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) gem. Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über die Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der

Verordnung (EU) 2021/1153 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (siehe Abbildung 2).

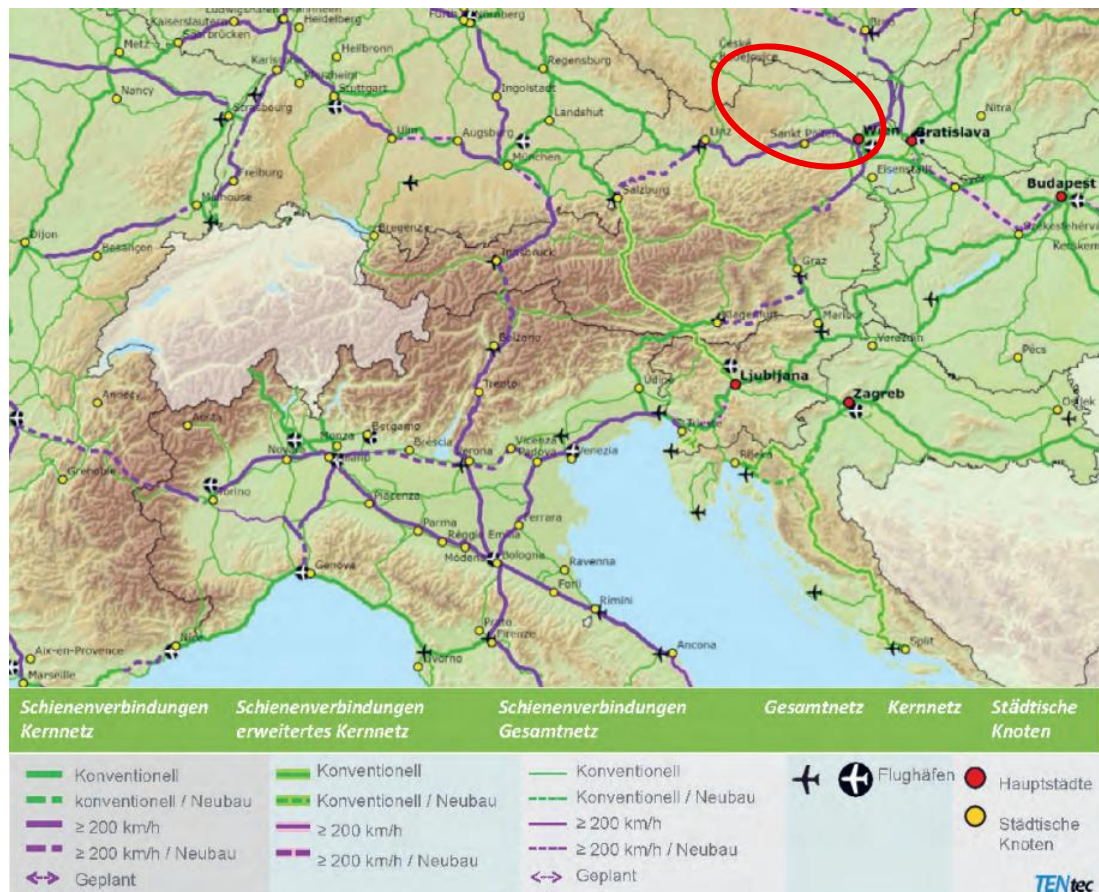


Abbildung 2: Ausschnitt TEN-V Gesamtnetz und Kernnetz: Eisenbahnstrecken und Flughäfen (Verordnung (EU) 2024/1679, Anhang 1)

Die Eisenbahnstrecke erfüllt die in Artikel 15 der Verordnung (EU) 2024/1679 formulierten Anforderungen an die Schienenverkehrsinfrastruktur für das Gesamtnetz: diese Anforderungen umfassen eine vollständige Elektrifizierung, eine Achslast von 22,5 Tonnen<sub>a</sub> und den Betrieb von Güterzügen mit einer Zuglänge von min. 740 m (einschließlich der Lokomotive oder Lokomotiven) ohne Sondergenehmigung.

## Verkehrliche Funktionen

### Personenverkehr

Derzeit gibt es auf der Franz-Josefs-Bahn zweimal täglich eine direkte Verbindung für den **Personenfernverkehr** zwischen Wien und Prag. Die Bedeutung der Eisenbahnstrecke für den internationalen Personenverkehr ist untergeordnet, die Hauptverbindung im Personenfernverkehr verläuft über die Nordbahn, wo täglich ca. 20 Fernverkehrszüge zwischen

Wien und Prag verkehren. Mit der geplanten Elektrifizierung Bahnstrecke zwischen České Velenice – Veselí nad Lužnicí ist künftig zwischen Wien und Prag kein Lokwechsel mehr notwendig. Damit werden zusätzliche Verbindungen für den Personenfernverkehr attraktiver.

Der Eisenbahnstrecke Wien – Tulln a. d. Donau kommt insbesondere im **Personennahverkehr** eine wichtige Funktion zu. Auf der Strecke gibt es ausgehend von Wien FJB stündlich mehrere Zugverbindungen für den Regional- und Nahverkehr:

- ❑ REX 4 Wien – Krems a. d. Donau: 60(30)-min Takt
- ❑ REX 41 Wien – Sigmundsherberg Bf / České Velenice: 60(30)-min Takt
- ❑ S 40 Wien – Tulln a. d. Donau – Tullnerfeld/St. Pölten: 30-min-Takt
- ❑ R 40 Wien – St. Andrä Wördern: 30-min-Takt

Die Eisenbahnstrecke stellt eine wichtige Verbindung des nordwestlichen Niederösterreichs mit Wien dar und wird von Berufspendler:innen und Schüler:innen intensiv genutzt. Vor allem zwischen Wien und Klosterneuburg, St. Andrä-Wördern sowie Tulln (aber auch darüber hinaus) bestehen enge Pendlerverflechtungen. In der „Kordonerhebung Wien 2022“ des Verkehrsverbund Ost-Region (VOR, 2023) wurden auf der Franz-Josefs-Bahn an der Stadtgrenze Wien werktags im gesamten Tagesverlauf insgesamt 10.275 Personen in Fahrtrichtung stadteinwärts und 10.129 Personen in Fahrtrichtung stadtauswärts gezählt. Der Anteil des Öffentlichen Verkehr im korridorbezogene Modal-Split (also die prozentuale Aufteilung des gesamten Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel) beträgt im Jahr 2022 stadteinwärts im Morgenfrühverkehr 52,1%, im gesamten Tagesverlauf 35,7 % (vgl. Abbildung 3).

| Korridor Klosterneuburg                                                         |                             |           |        |        |        |                             |           |        |        |        |
|---------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-----------|--------|--------|--------|-----------------------------|-----------|--------|--------|--------|
| Anzahl Personen pro Werktag (Di-Do) an der Stadtgrenze Wien nach Verkehrsmittel |                             |           |        |        |        |                             |           |        |        |        |
| Zeitsegment                                                                     | Fahrtrichtung stadteinwärts |           |        |        |        | Fahrtrichtung stadtauswärts |           |        |        |        |
|                                                                                 | MIV*                        | Linienbus | Bahn   | ÖV     | Σ ges  | MIV*                        | Linienbus | Bahn   | ÖV     | Σ ges  |
| 0 bis 5 Uhr                                                                     | 312                         | 2         | 18     | 20     | 332    | 281                         | 16        | 0      | 16     | 298    |
| 5 bis 9 Uhr                                                                     | 6 036                       | 434       | 6 124  | 6 558  | 12 594 | 5 024                       | 624       | 1 576  | 2 200  | 7 224  |
| 9 bis 12 Uhr                                                                    | 3 853                       | 256       | 980    | 1 236  | 5 089  | 2 877                       | 329       | 716    | 1 045  | 3 922  |
| 12 bis 15 Uhr                                                                   | 3 683                       | 376       | 1 031  | 1 407  | 5 091  | 4 002                       | 399       | 1 575  | 1 974  | 5 976  |
| 15 bis 19 Uhr                                                                   | 6 005                       | 745       | 1 677  | 2 422  | 8 426  | 5 946                       | 437       | 5 186  | 5 623  | 11 570 |
| 19 bis 24 Uhr                                                                   | 2 183                       | 194       | 445    | 639    | 2 822  | 3 248                       | 293       | 1 076  | 1 369  | 4 617  |
| 5 bis 24 Uhr                                                                    | 21 761                      | 2 004     | 10 257 | 12 261 | 34 022 | 21 098                      | 2 082     | 10 129 | 12 211 | 33 309 |
| 0 bis 24 Uhr                                                                    | 22 073                      | 2 006     | 10 275 | 12 281 | 34 353 | 21 379                      | 2 098     | 10 129 | 12 227 | 33 607 |

\*Pkw (mit Anhänger), Lieferwagen, Reisebus, Zweirad

Abbildung 3: Auswertung Korridor Klosterneuburg: Personenverkehrsaufkommen stadtein- und stadtauswärts (VOR, 2023)

Das bedeutet, dass im Frühverkehr mehr als die Hälfte der nach Wien pendelnden Personen auf diesem Korridor den Öffentlichen Verkehr, und dort überwiegend (mehr als 90 %) die Bahn nutzen.

Die Eisenbahnstrecke Wien-Tulln a. d. Donau verfügt damit über ein sehr gutes Angebot für den Personennahverkehr, damit kommt ihr eine hohe **Bedeutung für den Regional- und Nahverkehr** zwischen Wien und dem nordwestlichen Niederösterreich zu.

### Güterverkehr

Entlang der Eisenbahnstrecke verkehren im Bestand (Stand 2024) täglich 25 Ferngüterzüge und 10 bis 13 Nahgüterzüge. Über die Donauländebahn besteht einen Anschluss der Eisenbahnstrecke Wien – Tulln a. d. Donau an den Hafen Freudenau, der als wichtigster Binnenhafen Wiens ein zentraler Umschlagplatz für Güter ist.

Die Eisenbahnstrecke Wien – Tulln a. d. Donau ist darüber hinaus ein wichtiges Bindeglied zwischen dem Knoten Wien und der Donauquerung bei Tulln a. d. Donau, die eine strategische Alternative für den donauquerenden Güterverkehr im hoch ausgelasteten Knoten Wien darstellt. Im **Güterverkehr** kommt der Eisenbahnstrecke eine hohe strategische Bedeutung zu.

### **Hochrangiger Charakter**

Der Eisenbahnstrecke Wien – Tulln a. d. Donau hat bereits im Bestand mit einer Streckenklasse D4 einen guten Ausbauzustand und erfüllt die Anforderungen an die Schienenverkehrsinfrastruktur für das TEN-V Gesamtnetz. Der Eisenbahnstrecke stellt eine wichtige Verbindung des nordwestlichen Niederösterreichs mit Wien dar und hat damit eine besondere Bedeutung für den Nahverkehr. Sie stellt zudem ein Bindeglied zwischen der im Rahmen der 4. Hochleistungsstrecken-Verordnung (BGBl II 273/1997) verordnete Eisenbahnstrecke „Raum Tulln – Staatsgrenze (Tschechien) bei Gmünd“ und dem Knoten Wien dar.

Auch aus der Anzahl der täglich verkehrenden Züge 2021 (siehe Abbildung 4) lässt sich der hochrangige Charakter der Eisenbahnstrecke begründen:

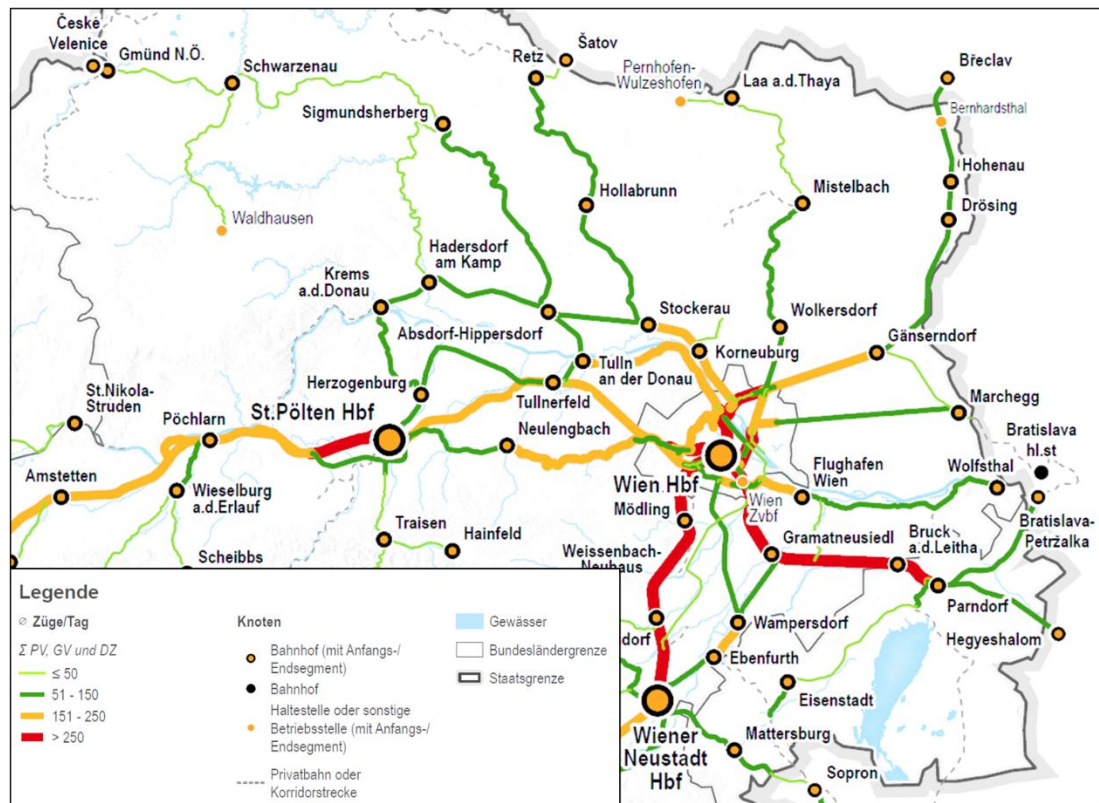


Abbildung 4: Zugzahlen gesamt 2021 (ÖBB Infrastruktur AG, 2022)

Mit täglich ca. 200 Zügen (Personenverkehr, Güterverkehr, Dienstzüge) liegt die Eisenbahnstrecke Wien – Tulln a. d. Donau im zweithöchsten Segment (151 bis 250 Züge) und weist damit auch im Vergleich zu anderen Hochleistungsstrecken hohe Zugzahlen auf.

Der Eisenbahnstrecke Wien – Tulln a. d. Donau kommt bereits im Bestand ein hochrangiger Charakter zu und sie erfüllt die Voraussetzungen zur Erklärung zur Hochleistungsstrecke.

Die Eisenbahnstrecke Wien – Tulln a. d. Donau weist einen guten Ausbauzustand auf, erfüllt die Anforderungen an die Schieneninfrastruktur für das TEN-V Gesamtnetz und weist über eine besondere Bedeutung für den Nahverkehr auf. Damit kommt der Eisenbahnstrecke **bereits im Bestand ein hochrangiger Charakter** zu und sie erfüllt die **Voraussetzungen zur Erklärung zur Hochleistungsstrecke**.

## 2.2 GEPLANTE BAUMASSNAHMEN ENTLANG DER EISENBAHNSTRECKE

Entlang der Eisenbahnstrecke Wien – Tulln a. d. Donau sind - unabhängig von der zur Hochleistungsstrecke – mehrere Baumaßnahmen mit unterschiedlichem Planungsstand und Realisierungshorizont vorgesehen:

- ❑ Bahnhofsumbau Kritzendorf
- ❑ Bahnhofsumbauten Nußdorf und Klosterneuburg-Weidling
- ❑ Geschwindigkeitsanhebungen St. Andrä-Wördern – Tulln a. d. Donau
- ❑ Zulegung eines dritten Streckengleises zwischen Langenlebarn – Tulln a. d. Donau

Die geplanten Baumaßnahmen dienen der Taktverdichtung im Regionalverkehr zwischen Wien und Tulln a. d. Donau, der Verkürzung der Fahrzeiten im Regionalverkehr, der Sicherstellung ausreichender Kapazitäten im Güterverkehr durch Situierung güterzuglanger Überholgleise und zur Sicherstellung der Barrierefreiheit in den Stationen. Durch die Maßnahmen werden die grundlegenden Funktionen an der Eisenbahnstrecke nicht verändert.

Die Maßnahmen werden im Anschluss kurz hinsichtlich ihres Umfangs, Planungsstands und Umsetzungshorizont beschrieben. Deren Lage ist in Abbildung 5 dargestellt.



Abbildung 5: Übersicht geplante Baumaßnahmen auf der Eisenbahnstrecke Wien – Tulln a. d. Donau  
((Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG, 2026, eigene Bearbeitung))

### Bahnhofsumbau Kritzendorf

Der **Bahnhofsumbau Kritzendorf** umfasst die Herstellung von güterzuglangen Überholgleisen zur Sicherstellung der Kapazitäten im Güterverkehr bei gleichzeitiger Erhöhung der Kapazitäten im Personenverkehr, die Herstellung von Barrierefreiheit am Bahnhofsgelände (Errichtung von Liften für den Übergangssteg, Anhebung der Bahnsteige für barrierefreien Einstieg, Herstellung einer barrierefreien WC-Anlage), die Modernisierung des Personendurchgangs, die Verlängerung der Bahnsteige auf 220 m sowie die Errichtung eines Elektronischen Stellwerk (ESTW).

Für den **Bahnhofsumbau Kritzendorf** wurden im Juni 2025 von der ÖBB-Infrastruktur AG bei der Landeshauptfrau von Niederösterreich die Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gem. Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) sowie einer Rodungsbewilligung gem. Forstgesetz 1975 (ForstG) beantragt. Ein Bescheid wurde mit Stand 21. April 2026 noch nicht erteilt. Der Baustart ist für das Frühjahr 2027, eine Fertigstellung für 2030 geplant. Die Planung und der Bau der Maßnahme ist im aktuellen Rahmenplan<sup>1</sup> 2025-2030 enthalten.

### **Bahnhofsumbau Nußdorf und Klosterneuburg-Weidling**

Der **Bahnhofsumbauten in Nußdorf und Klosterneuburg-Weidling** umfassen jeweils die Herstellung von Barrierefreiheit am Bahnhofsgelände sowie die Errichtung eines Elektronischen Stellwerk (ESTW).

Für den **Bahnhofsumbau Nußdorf** sind derzeit die Planungen für das Einreichprojekt im Laufen. Der Baustart ist derzeit für das Jahr 2033, eine Fertigstellung ca. 2034 geplant.

Für den **Bahnhofsumbau Klosterneuburg-Weidling** sind derzeit die Planungen für das Vorprojekt im Laufen. Der Baustart ist derzeit für das Jahr 2033, eine Fertigstellung ca. 2034 geplant.

Die Planung und der Bau der Maßnahmen ist im aktuellen Rahmenplan 2025-2030 enthalten.

### **Geschwindigkeitsanhebung St. Andrä-Wördern – Tulln a. d. Donau**

Im Abschnitt St. Andrä-Wördern und Tulln a. d. Donau ist auf einer Strecke von ca. 11 km eine Geschwindigkeitsanhebungen auf 160 km/h vorgesehen. Für die Geschwindigkeitsanhebung ist ein Oberleitungsneubau, ein Neubau des Unterbaus in Teilabschnitten, eine Linienverbesserung auf einer Länge von ca. 500 m mit Achsverlegung bis zu 3,76 m sowie eine Aufweitung des Gleisabstands erforderlich.

Die ÖBB-interne Infrastrukturentwicklung samt Planungen sind bereits abgeschlossen, es wurde jedoch noch kein Einreichprojekt erstellt. Der geplante Baubeginn und die Fertigstellung sind derzeit nicht definiert. Die Planung der Maßnahme ist im aktuellen Rahmenplan 2025-2030 enthalten, der Bau ist noch nicht im Rahmenplan enthalten.

### **Zulegung eines dritten Streckengleises zwischen Langenlebarn – Tulln a. d. Donau**

Im Bereich zwischen Langenlebarn – Tulln a. d. Donau ist auf einer Länge von ca. 4 km die Zulegung eines dritten Streckengleises vorgesehen. Durch die Errichtung des dritten

---

<sup>1</sup> Der Rahmenplan ist das Planungs- und Finanzierungsinstrument für Investitionen in das Netz der ÖBB-Infrastruktur AG.

Streckengleises soll eine der Verbesserung des Taktgefüges erwirkt werden, was der betrieblichen Optimierung dient.

Diese Maßnahme wurde für das Zielnetz 2040 als „Modul WFK“ untersucht und empfohlen. Eine Infrastrukturentwicklung hat noch nicht stattgefunden. Auch der geplante Baubeginn und die Fertigstellung sind derzeit nicht definiert.

Die auf der Eisenbahnstrecke Wien – Tulln a. d. Donau geplanten Baumaßnahmen weisen einen unterschiedlichen Planungsstand und verschiedene Realisierungshorizonte auf. Die Maßnahmen werden unabhängig von der Erklärung zur Hochleistungsstrecke umgesetzt und sind teilweise bereits im Rahmenplan 2025-2030 enthalten. Die funktionale Bedeutung (Regionalverkehr, Güterverkehr) der Eisenbahnstrecke Wien – Tulln a. d. Donau wird durch die geplanten Maßnahmen nicht verändert; die bestehenden Funktionen werden jedoch gestärkt.

### 3 VORSCHLAG DER NETZVERÄNDERUNG

#### 3.1 INHALT DER NETZVERÄNDERUNG

Vorgeschlagen ist die Erklärung der bestehenden Eisenbahnstrecke „**Wien – Tulln an der Donau**“ zur Hochleistungsstrecke. Die Eisenbahnstrecke Wien – Tulln a. d. Donau ist Teil der bestehenden Franz-Josefs-Bahn (ÖBB-Strecke 10901), die auf österreichischem Staatsgebiet zwischen dem Franz-Josefs-Bahnhof in Wien (Wien FJB) über Tulln a. d. Donau, Eggenburg bis zur Staatsgrenze nächst Gmünd verläuft und dort an das Bahnnetz der Tschechischen Republik anschließt.

Derzeit sind im Raum nordwestlich von Wien folgende Strecken zu Hochleistungsstrecken erklärt:

- ❑ Die im Rahmen der 4. Hochleistungsstrecken-Verordnung (BGBl II 273/1997) verordnete Strecke „Raum Tulln – Staatsgrenze (Tschechien) bei Gmünd“, die auch die Eisenbahnstrecke „Tulln a. d. Donau – Tullnerfeld“ umfasst.
- ❑ Die im Rahmen der 2. Hochleistungsstrecken-Verordnung (BGBl II 675/1989) verordnete Eisenbahnstrecke „Raum Wien – St. Pölten“, die sowohl die Streckenführung über den Lainzer Tunnel mit dem Bahnhof Tullnerfeld, als auch die alte Streckenführung über den Bahnhof Neulengbach umfasst.
- ❑ Im Knoten Wien haben mehrere Hochleistungsstrecken ihren Anfangspunkt. Gem. § 1 Abs. 3 Z 1 HIG sind jene Strecken, die innerhalb eines Knotens Hochleistungsstrecken verbinden automatisch Hochleistungsstrecken.



Abbildung 6: Ausschnitt Hochleistungsstreckennetz und Vorschlag einer Netzveränderung

### 3.2 ZIELE, BEGRÜNDUNG UND NUTZEN DER NETZVERÄNDERUNG

Die Eisenbahnstrecke Wien – Tulln a. d. Donau ist Teil des TEN-V Netzes (Gesamtnetz) und weist aufgrund ihrer besonderen Bedeutung für den Personennahverkehr, ihrer strategischen Bedeutung im Güterverkehr sowie ihres guten Ausbauszustands bereits im Bestand den Charakter einer Hochleistungsstrecke auf. Folgende Kriterien für die Begründung des hochrangigen Charakters gem. „SP-V Leitfaden“ (vgl. S. 87) sind bereits erfüllt:

- ❑ Betrachtungsebene 1:
  - die Eisenbahnstrecke besitzt als Teil des TEN-V Gesamtnetz Relevanz für TEN-V
- ❑ Betrachtungsebene 3:
  - Das bestehende bundesweit hochrangige Verkehrswegenetz wird durch die Aufnahme der bestehenden Eisenbahn in das Hochleistungsstreckennetz geschlossen
  - Die bestehende Eisenbahn liegt an einer Hauptachse des Regionalverkehrs

Dem bereits bestehenden hochrangigen Charakter der Eisenbahn soll durch Aufnahme in das Hochleistungsstreckennetz Rechnung getragen werden.

Die Erklärung der Eisenbahnstrecke Wien – Tulln a. d. Donau zur Hochleistungsstrecke bildet in rechtlicher Sicht einen Lückenschluss im Hochleistungsstreckennetz, da der Bereich zwischen dem Knoten Wien und dem Raum Tulln noch nicht von einer Hochleistungsstrecken-Verordnung abgedeckt ist. Weil die Eisenbahnstrecke aber bereits besteht und auch die Anforderungen an eine Hochleistungsstrecke erfüllt, bedingt die Aufnahme in das Hochleistungsstreckennetz keine räumlichen und/ oder funktionalen Auswirkungen und damit keine unmittelbare Netzwirkung.

Die Erklärung der Eisenbahnstrecke zur Hochleistungsstrecke bedingt keine Ausbaumaßnahmen oder sonstigen baulichen Maßnahmen, da die Anforderungen an Hochleistungsstrecken bereits im Bestand erfüllt sind. Bereits geplante oder in Planung befindliche bauliche Maßnahmen entlang der Strecke (u. A. Modernisierungsmaßnahmen) sind unabhängig von der Aufnahme in das Hochleistungsstreckennetz vorgesehen.

Durch die Erklärung der Eisenbahnstrecke Wien – Tulln a. d. Donau zur Hochleistungsstrecke wird dem hochrangigen Charakter Rechnung getragen. Die bestehende Eisenbahnstrecke weist bereits im Bestand aufgrund ihres guten Ausbauszustandes und der besonderen Bedeutung für den Personennahverkehr und den Güterverkehr einen hochrangigen Charakter auf. Die Erklärung zur Hochleistungsstrecke bedingt keine Ausbaumaßnahmen.

## 4 BEGRÜNDUNG DER AUSNAHME VON DER SP-V PFLICHT

### 4.1 ANNAHME EINES AUSNAHMETATBESTANDS DES § 3 ABS. 2 SP-V-GESETZ

Im § 3 Abs. 1 des SP-V-Gesetz ist vorgesehen, dass für Verordnungsentwürfe, die eine geplante oder bestehende Eisenbahn zur Hochleistungstrecke erklären, eine strategische Prüfung durchzuführen ist, wobei dafür auch Ausnahmen geregelt sind:

Gemäß § 3 Abs. 3 Z 1 SP-V-Gesetz ist keine strategische Prüfung durchzuführen, wenn Verordnungsentwürfe vorgeschlagen sind, in denen die Erklärung bestehender Eisenbahnen zu Hochleistungstrecken keiner umfangreichen Baumaßnahmen zur Optimierung der Verkehrsbedienung bedürfen. Dies trifft auf die vorgeschlagene Netzveränderung zu, da durch die Erklärung zur Hochleistungstrecke keine Baumaßnahmen bedingt werden. Weil aber entlang der Eisenbahnstrecke – unabhängig von der vorgeschlagenen Netzveränderung – verschiedene Baumaßnahmen geplant sind, wird diese Bestimmung im Sinne der prozessualen Vorsicht nicht angewendet.

Ausgenommen von der Verpflichtung zur Durchführung einer strategischen Prüfung sind gem. § 3 Abs. 2 SP-V-Gesetz auch solche vorgeschlagenen Netzveränderungen, bei denen nach der Durchführung einer Einzelfallprüfung festgestellt wird, dass es sich um eine geringfügige Netzveränderung handelt und diese voraussichtlich keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt und die Ziele gem. § 5 Z 4 SP-V-Gesetz erwarten lässt. Bei der vorgeschlagenen Netzveränderung wird angenommen, dass die oben genannten Voraussetzungen bestehen und es keine Verpflichtung zur Durchführung einer strategischen Prüfung gibt. Um eine mögliche Verpflichtung zur Durchführung einer Strategischen Prüfung zweifelsfrei zu klären, wird eine Einzelfallprüfung gem. § 3 Abs. 2 SP-V-Gesetz durchgeführt.

Im ggst. Fall besteht die Annahme, dass es sich bei der vorgeschlagenen Netzveränderung um die Erklärung einer bestehenden Eisenbahn zur Hochleistungstrecke ohne umfangreiche Baumaßnahmen zur Optimierung der Verkehrsbedienung gem. § 3 Abs. 3 Z 1 SP-V-Gesetz handelt. Im Sinne der prozessualen Vorsicht wird die Bestimmung jedoch nicht angewendet, sondern eine Einzelfallprüfung gem. § 3 Abs. 2 SP-V-Gesetz durchgeführt.

Dafür wird im Einzelfall geprüft, ob die vorgeschlagene Netzveränderung eine **geringfügige Änderung** darstellt und ob die vorgeschlagene Netzveränderung **voraussichtlich erhebliche Auswirkungen** auf die im § 5 Z 4 lit. a) bis lit. j) SP-V-Gesetz angeführten Ziele und auf die Umwelt erwarten lässt.

## 4.2 SCHRITT 1: NACHWEIS DER GERINGFÜGIGKEIT DER NETZVERÄNDERUNG

Die Nachweisführung erfolgt auf Basis der im SP-V Leitfaden vorgeschlagenen Aufbau und Inhalte des Screening-Dokuments (§. 20 ff):

Die Geringfügigkeit der Netzveränderung wird auf Grundlage der Netzwirkung beurteilt. Wenn eine vorgeschlagene Netzveränderung keine unmittelbare Netzwirkung entfaltet, so kann sie als geringfügig beurteilt werden. Unmittelbare Netzwirkungen können z. B. entstehen:

- ☐ bei Netzschlüssen,
- ☐ der Herstellung von neuen Verbindungen,
- ☐ grenzüberschreitenden Verbindungen oder
- ☐ bei der Umsetzung der TEN-V.

Geringfügige Netzveränderungen sind v.a. solche, die das bundesweit hochrangige Verkehrswegenetz auf lokaler oder regionaler Ebene optimieren, um z. B. die Umsetzung zu erleichtern.

### Nachweis der Geringfügigkeit:

Es liegt **kein Netzschluss mit unmittelbarer Netzwirkung** vor, da die Eisenbahnstrecke bereits in Bestand u.a. aufgrund ihres guten Ausbausezustandes und ihrer besonderen Bedeutung insb. für den Nahverkehr einen hochrangigen Charakter aufweist und es durch die Aufnahme in das Hochleistungsstreckennetz zu keiner Funktionsveränderung kommt. Es handelt sich um einen Lückenschluss in rechtlicher Hinsicht, der keine Ausbaumaßnahmen und auch keine räumlichen oder funktionalen Wirkungen bedingt.

Durch die Erklärung der Eisenbahnstrecke Wien – Tulln a. d. Donau zur Hochleistungsstrecke wird **keine neue Verbindung** hergestellt, da die Eisenbahnstrecke bereits in Bestand besteht und aufgrund ihres guten Ausbausezustandes und der Bedeutung insb. für den Nahverkehr einen hochrangigen Charakter aufweist.

Die Eisenbahnstrecke befindet sich inmitten des österreichischen Hochleistungsstreckennetzes und berührt keine Staatsgrenze. Es wird damit **keine grenzüberschreitende Verbindung** geschaffen.

Die Erklärung der Eisenbahnstrecke Wien – Tulln a. d. Donau zur Hochleistungsstrecke **dient nicht der Umsetzung des TEN-V Netzes**. Die Strecke ist bereits Bestandteil des TEN-V Gesamtnetzes und erfüllt die in Artikel 15 der Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über die Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen

Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/1153 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 formulierten Anforderungen an die Schienenverkehrsinfrastruktur für das Gesamtnetz. Diese Anforderungen umfassen eine vollständige Elektrifizierung, eine Achslast von 22,5 Tonnen<sub>a</sub> und den Betrieb von Güterzügen mit einer Zuglänge von min. 740 m (einschließlich der Lokomotive oder Lokomotiven) ohne Sondergenehmigung. Aus der TEN-V ist kein Handlungsbedarf für die ggst. Strecke abzuleiten.

Durch die Erklärung der Eisenbahnstrecke Wien – Tulln a. d. Donau zur Hochleistungsstrecke kommt es zu **keiner funktionalen Veränderung** im Hochleistungsstreckennetz. Durch die Aufnahme in das HL-Netz soll in erster Linie dem bereits hochrangigen Charakter der Strecke v. a. im regionalen Kontext Rechnung getragen werden.

Es liegen keine unmittelbaren Netzwirkungen durch die vorgeschlagene Netzveränderung vor, da keine neue Verbindung, keine grenzüberschreitende Verbindung und kein Netzschluss mit unmittelbarer Netzwirkung geschaffen wird und die Erklärung der bestehenden Eisenbahn zur Hochleistungsstrecke nicht der Umsetzung des TEN-V Netzes dient. Die Netzveränderung kann als **geringfügig** betrachtet werden.

#### **4.3 SCHRITT 2: BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON AUSWIRKUNGEN AUF DIE IN § 5 Z 4 SP-V-GESETZ ANGEFÜHRTEN ZIELE**

Die Beurteilung der Erheblichkeit von Auswirkungen auf die Ziele gem. § 5 Z 4 SP-V-Gesetz erfolgt mittels qualitativer Beurteilung anhand von Plausibilitätsannahmen. Dabei werden die genannten Ziele einzeln beurteilt:

**a) Sicherstellung eines nachhaltigen Personen- und Güterverkehrs unter möglichst sozialverträglichen und sicherheitsorientierten Bedingungen;**

Durch die Erklärung der bestehenden Eisenbahn Wien – Tulln a. d. Donau zur Hochleistungsstrecke kommt es zu keiner Veränderung der Funktionen der Strecke. Die besondere Bedeutung der Strecke für den Personenverkehr (Nah- und Regionalverkehr) sowie den Güterverkehr unter möglichst sozialverträglichen und sicherheitsorientierten Bedingungen bleibt unverändert.

**b) Verwirklichung der Ziele der Europäischen Gemeinschaft insbesondere im Bereich der Verwirklichung eines Europäischen Verkehrsnetzes und des Wettbewerbs;**

Durch die Erklärung der bestehenden Eisenbahn Wien – Tulln a. d. Donau zur Hochleistungsstrecke kommt es zu keiner Veränderung der Verwirklichung der Ziele der

Europäischen Gemeinschaft im Bereich eines Europäischen Verkehrsnetzes und des Wettbewerbs.

Die Eisenbahnstrecke ist bereits im Bestand Teil des konventionellen TEN-V Gesamtnetz. Die Ziele der Europäischen Gemeinschaft insbesondere im Bereich der Verwirklichung eines Europäischen Verkehrsnetzes und des Wettbewerbs sind daher bereits umfassend verwirklicht.

**c) Sicherstellung eines hohen Umweltschutzniveaus durch Einbeziehung von Umwelterwägungen;**

Durch die Erklärung der bestehenden Eisenbahn Wien – Tulln a.d. Donau zur Hochleistungsstrecke kommt es zu keiner Veränderung in Hinblick auf die Sicherstellung eines hohen Umweltschutzniveau durch Einbeziehung von Umwelterwägungen. Die Einbeziehung von Umwelterwägungen in allfälligen Genehmigungsverfahren ist unabhängig von der Erklärung der bestehenden Eisenbahn zur Hochleistungsstrecke bereits umfassend verwirklicht.

**d) Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts in Österreich und in der Gemeinschaft,**

Durch die Erklärung der bestehenden Eisenbahn Wien – Tulln a.d. Donau zur Hochleistungsstrecke kommt es zu keiner Veränderung hinsichtlich der Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts in Österreich und der Gemeinschaft. Die bestehenden verkehrlichen Funktionen der Strecke für den Personenverkehr und den Güterverkehr bleiben unverändert aufrecht.

**e) Bereitstellung einer qualitativ hochwertigen Verkehrsinfrastruktur zu möglichst vertretbaren wirtschaftlichen Bedingungen;**

Durch die Erklärung der bestehenden Eisenbahn Wien – Tulln a.d. Donau zur Hochleistungsstrecke kommt es zu keiner Veränderung hinsichtlich der Bereitstellung einer qualitativ hochwertigen Verkehrsinfrastruktur zu möglichst vertretbaren wirtschaftlichen Bedingungen.

**f) Erhaltung der komparativen Vorteile aller Verkehrsträger;**

Durch die Erklärung der bestehenden Eisenbahn Wien – Tulln a.d. Donau zur Hochleistungsstrecke kommt es zu keiner Veränderung hinsichtlich der Erhaltung der komparativen Vorteile aller Verkehrsträger.

**g) Sicherstellung einer optimalen Nutzung der vorhandenen Kapazitäten;**

Durch die Erklärung der bestehenden Eisenbahn Wien – Tulln a. d. Donau zur Hochleistungsstrecke kommt es zu keiner Veränderung hinsichtlich einer optimalen Nutzung vorhandener Kapazitäten.

**h) Herstellung der Interoperabilität und Intermodalität innerhalb der und zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern;**

Durch die Erklärung der bestehenden Eisenbahn Wien – Tulln a. d. Donau zur Hochleistungsstrecke kommt es zu keiner Veränderung hinsichtlich Interoperabilität und Intermodalität innerhalb der und zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern.

**i) Erzielung eines möglichst hohen gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Verhältnisses;**

Durch die Erklärung der bestehenden Eisenbahn Wien – Tulln a. d. Donau zur Hochleistungsstrecke kommt es zu keiner Veränderung hinsichtlich der Erzielung es möglichst hohen gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Verhältnisses.

**j) Herstellung eines Anschlusses an die Verkehrswegenetze der Nachbarstaaten und die gleichzeitige Förderung der Interoperabilität und des Zugangs zu diesen Netzen.**

Die Erklärung der bestehenden Eisenbahn Wien – Tulln a. d. Donau zur Hochleistungsstrecke hat keine Auswirkungen auf die Herstellung eines Anschlusses an die Verkehrswegenetze der Nachbarstaaten und die gleichzeitige Förderung der Interoperabilität und des Zugangs zu diesen Netzen, da sie keine neue Verbindung darstellt und keine grenzüberschreitende Wirkung entfaltet.

*Die im Kapitel 2.2 beschriebenen Baumaßnahmen werden unabhängig von der ggst. Netzveränderung umgesetzt. Mögliche erhebliche Auswirkungen auf die in § 5 Z 4 SP-V-Gesetz angeführten Ziele, wären daher bei der ggst. Beurteilung von Auswirkungen streng genommen nicht zu berücksichtigen. Im Sinne einer prozessualen Sicherheit werden die möglichen Auswirkungen dieser Maßnahmen auf die relevanten in § 5 Z 4 SP-V-Gesetz angeführten Ziele in kursiver Schrift beschrieben, fließen jedoch nicht in die Beurteilung ein.*

- a) Die entlang der Eisenbahnstrecke geplanten Maßnahmen zur Optimierung tragen z. B. durch die Herstellung von Barrierefreiheit an den Haltestellen zu sozialverträglichen Bedingungen bzw. durch die Umsetzung von ESTW zu sicherheitsorientierten Bedingungen bei.*
- d) Die entlang der Eisenbahnstrecke geplanten Baumaßnahmen tragen zur Stärkung der verkehrlichen Funktionen (Angebotsverbesserung in Personennahverkehr und*

*Sicherstellung der Kapazitäten im Güterverkehr) und damit zur Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts bei.*

- e) Die entlang der Eisenbahnstrecke geplanten Baumaßnahmen tragen zur Verbesserung der Qualität der Verkehrsinfrastruktur bei. Durch die sorgfältige Prüfung der Finanzierung der Maßnahmen im Rahmenplan sowie im Zuge der vorangegangenen Infrastrukturentwicklung wird auch gewährleistet, dass dies unter vertretbaren wirtschaftlichen Bedingungen erfolgt.*
- g) Die entlang der Eisenbahnstrecke geplanten Baumaßnahmen tragen zu einer Kapazitätssteigerung im Personenverkehr (Taktverdichtung möglich durch Geschwindigkeitsanhebung), sowie einer Sicherstellung der Kapazitäten im Güterverkehr (bessere Abwicklung durch güterzuglange Überholgleise) und einer Optimierung des Taktgefüges (durch die Zulegung eines dritten Streckengleises zwischen Langenlebarn und Tulln a. d. Donau) bei.*
- h) Die entlang der Eisenbahnstrecke geplanten Baumaßnahmen tragen zu einer Erhöhung der Interoperabilität z. B. durch die Errichtung von elektronischen Stellwerken (ESTW) an den Haltestellen bei.*

Durch die Erklärung der bestehenden Eisenbahn Wien – Tulln a. d. Donau zur Hochleistungsstrecke kommt es zu keiner Veränderung hinsichtlich der gem. § 5 Z 4 a) bis j) SPV-Gesetz angeführten Ziele und damit zu keinen erheblichen Auswirkungen.

#### **4.4 SCHRITT 3: BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON AUSWIRKUNGEN AUF DIE UMWELT**

Für die Beurteilung der Erheblichkeit von Auswirkungen sind die im **Anhang II Abs. 2 der SUP-Richtlinie** genannten **Merkmale der Auswirkungen** und der **voraussichtlich betroffenen Gebiete** zu berücksichtigen, insbesondere in Bezug auf

- ☐ die Wahrscheinlichkeit, Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen;
- ☐ den kumulativen Charakter der Auswirkungen;
- ☐ den grenzüberschreitenden Charakter der Auswirkungen;
- ☐ die Risiken für die menschliche Gesundheit oder die Umwelt (z. B. bei Unfällen);
- ☐ den Umfang und die räumliche Ausdehnung der Auswirkungen (geographisches Gebiet und Anzahl der voraussichtlich betroffenen Personen);
- ☐ die Bedeutung und die Sensibilität des voraussichtlich betroffenen Gebiets aufgrund folgender Faktoren:

- besondere natürliche Merkmale oder kulturelles Erbe,
- Überschreitung der Umweltqualitätsnormen oder der Grenzwerte,
- intensive Bodennutzung;
- die Auswirkungen auf Gebiete oder Landschaften, deren Status als national, gemeinschaftlich oder international geschützt anerkannt ist.

Die Beurteilung der Erheblichkeit von Auswirkungen auf die Umwelt erfolgt im Screening entsprechend dem SP-V Leitfaden vor allem anhand der Beurteilung der Sensibilität des Raums in Form einer Grobansprache der Besonderheiten sowie möglicher Schutzwürdigkeit anhand der Aspekte gem. SUP-RL.

Entsprechend dem strategischen Charakter einer Hochleistungsstrecke erfolgt die Grobprüfung auf einer hohen Flughöhe mit strategischem Planungscharakter.

*Die im Kapitel 2.2 beschriebenen Baumaßnahmen werden unabhängig von der ggst. Netzveränderung umgesetzt. Die dadurch zu erwartenden Auswirkungen auf die Umwelt, wären daher bei der ggst. Beurteilung der Erheblichkeit von Auswirkungen streng genommen nicht zu berücksichtigen. Mögliche Auswirkungen werden dennoch im Sinne einer prozessualen Sicherheit in kursiver Schrift beschrieben, fließen jedoch nicht in die Beurteilung ein.*

#### 4.4.1 MERKMALE DER AUSWIRKUNGEN

Wie bereits ausgeführt, bedingt die Erklärung der bestehenden Eisenbahn Wien – Tulln a. d. Donau zur Hochleistungsstrecke keine Baumaßnahmen, die nicht auch ohne die Aufnahme in das Hochleistungsstreckennetz zur Umsetzung kommen würden. Die Aufnahme in das Hochleistungsstreckennetz stellt einen Lückenschluss im rechtlichen Sinne ohne unmittelbare Netzwirkung dar und hat damit keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Umwelt.

Die gem. Anhang II Abs. 2 SUP-RL genannten Merkmale der Auswirkungen werden der Vollständigkeit halber nachfolgend kurz beschrieben:

- **die Wahrscheinlichkeit, Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen, der kumulative Charakter der Auswirkungen**

Im Regelfall stellen Auswirkungen von Netzveränderungen permanente Änderungen von Umweltwirkungen dar. Im konkreten Fall sind jedoch aufgrund des rein rechtlichen Lückenschlusses ohne Netzwirkung auch keine Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten.

- **der grenzüberschreitende Charakter der Auswirkungen**

Die Netzveränderung weist keinen grenzüberschreitenden Charakter auf, da sie sich inmitten des bestehenden Hochleistungsstreckennetz befindet.

- **die Risiken für die menschliche Gesundheit oder die Umwelt (z. B. bei Unfällen)**

Durch die geplante Netzveränderung ist aufgrund fehlender Wirkungsbeziehungen mit keinen Risiken für die menschliche Gesundheit oder die Umwelt auszugehen. Bezüglich der „Merkmale der voraussichtlich betroffenen Umwelt“ wird auf das Kapitel 4.4.2 verwiesen.

- **der Umfang und die räumliche Ausdehnung der Auswirkungen (geografisches Gebiet und Anzahl der voraussichtlich betroffenen Personen), die Bedeutung und Sensibilität des voraussichtlich betroffenen Gebiets, die Auswirkungen auf Gebiete oder Landschaften, deren Status als geschützt anerkannt ist**

Durch die geplante Netzveränderung ist aufgrund fehlender Wirkungsbeziehungen von keinen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen. Dennoch erfolgt in einer Grobansprache der Besonderheiten und möglichen Schutzwürdigkeit der Umwelt im Kapitel 4.4.2 eine Beschreibung des Raumes, innerhalb dessen sich die Eisenbahnstrecke Wien -Tulln a. d. Donau befindet.

#### **4.4.2 MERKMALE DER VORAUSSICHTLICH BETROFFENEN UMWELT**

Die Beschreibung des Raumes und der Sensibilität erfolgt anhand der Aspekte gem. SUP-RL v.a. auf Basis rechtlich normierter Schutzziele auf einer dem strategischen Charakter der Hochleistungsstrecken entsprechenden Flughöhe und anhand von öffentlich zugänglichen Daten. Erhebungen vor Ort wurden nicht durchgeführt.

##### **4.4.2.1 Biologische Vielfalt (Fauna, Flora)**

Folgende Schutzgebiete befinden sich im räumlichen Umfeld der Eisenbahnstrecke Wien – Tulln a. d. Donau:

###### Natura 2000 - Europaschutzgebiete

Nördlich der Eisenbahnstrecke Wien- Tulln a. d. Donau befindet sich zwischen den Stationen Klosterneuburg-Kierling und Tulln a. d. Donau das **Europaschutzgebiet Tullnerfelder Donau-Auen** (Fauna-Flora-Habitat FFH und Vogelschutz VS) (siehe Abbildung 7). Vorrangiges Ziel dieses Europaschutzgebietes ist die Erhaltung und Wiederherstellung der wertvollen Auwaldökosysteme entlang der Donau, insbesondere der Schutz seltener Lebensraumtypen wie Eichen-Ulmen-Eschenauen, Weichholzaunen und Trockenrasen und die Sicherung von Biotopen für gefährdete Fische, Vögel und Insekten.

Unmittelbar südlich der Eisenbahnstrecke Wien- Tulln a. d. Donau befindet sich das **Europaschutzgebiet Wienerwald-Thermenregion** (FFH- und Vogelschutz) (siehe Abbildung 7). Zwischen den Haltestellen Höflein a. d. Donau und Greifenstein-Altenberg wird das FFH-Gebiet im Bereich der bestehenden Verkehrsinfrastruktur randlich tangiert. Vorrangiges Ziel dieses Europaschutzgebietes ist die Erhaltung der Biologischen Vielfalt und eines günstigen

Erhaltungszustandes für seltene Lebensräume und Arten, insbesondere der Schutz ausgedehnter Buchenwälder, Flaumeichenwälder, Trockenrasen und der Erhalt von Lebensräumen für gefährdete Fledermausarten, Käfer, Vögel und das Ziesel.

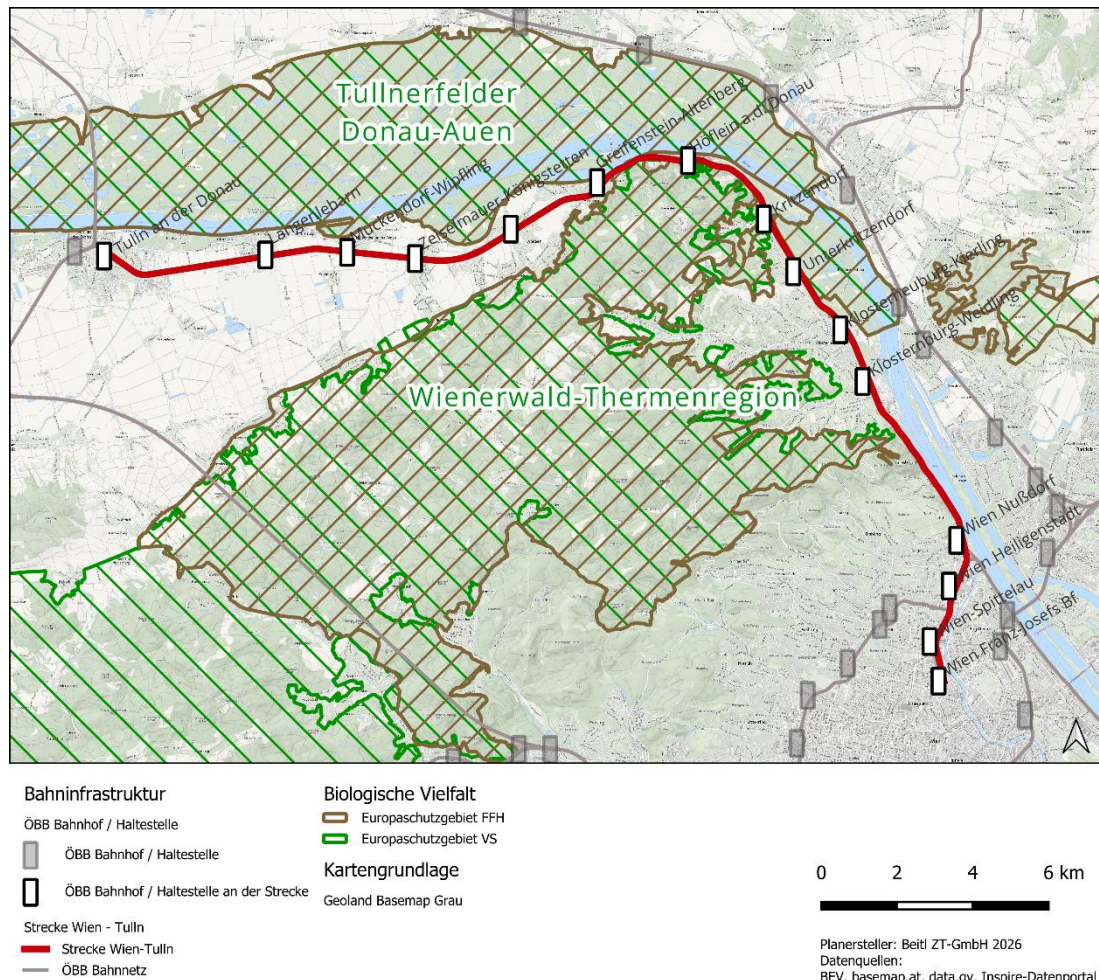


Abbildung 7: Europaschutzgebiete (FFH und VS) im Bereich der Eisenbahnstrecke Wien-Tulln a. d. Donau

Durch die Erklärung der bestehenden Eisenbahn Wien-Tulln a. d. Donau zur Hochleistungsstrecke sind aufgrund fehlender Wirkbeziehungen keine negativen Auswirkungen auf die Schutzziele der beiden Europaschutzgebiete zu erwarten.

Die entlang der Eisenbahnstrecke geplanten Baumaßnahmen befinden sich zwar im Nahbereich, berühren aber keine Flächen der Europaschutzgebiete.

### Naturschutzgebiete

Südlich der Haltestelle Greifenstein-Altenberg befindet sich innerhalb des Biosphärenpark Wienerwald das **Naturschutzgebiet Altenberg** in mehr als 250 m Abstand zur bestehenden Eisenbahnstrecke (siehe Abbildung 8).

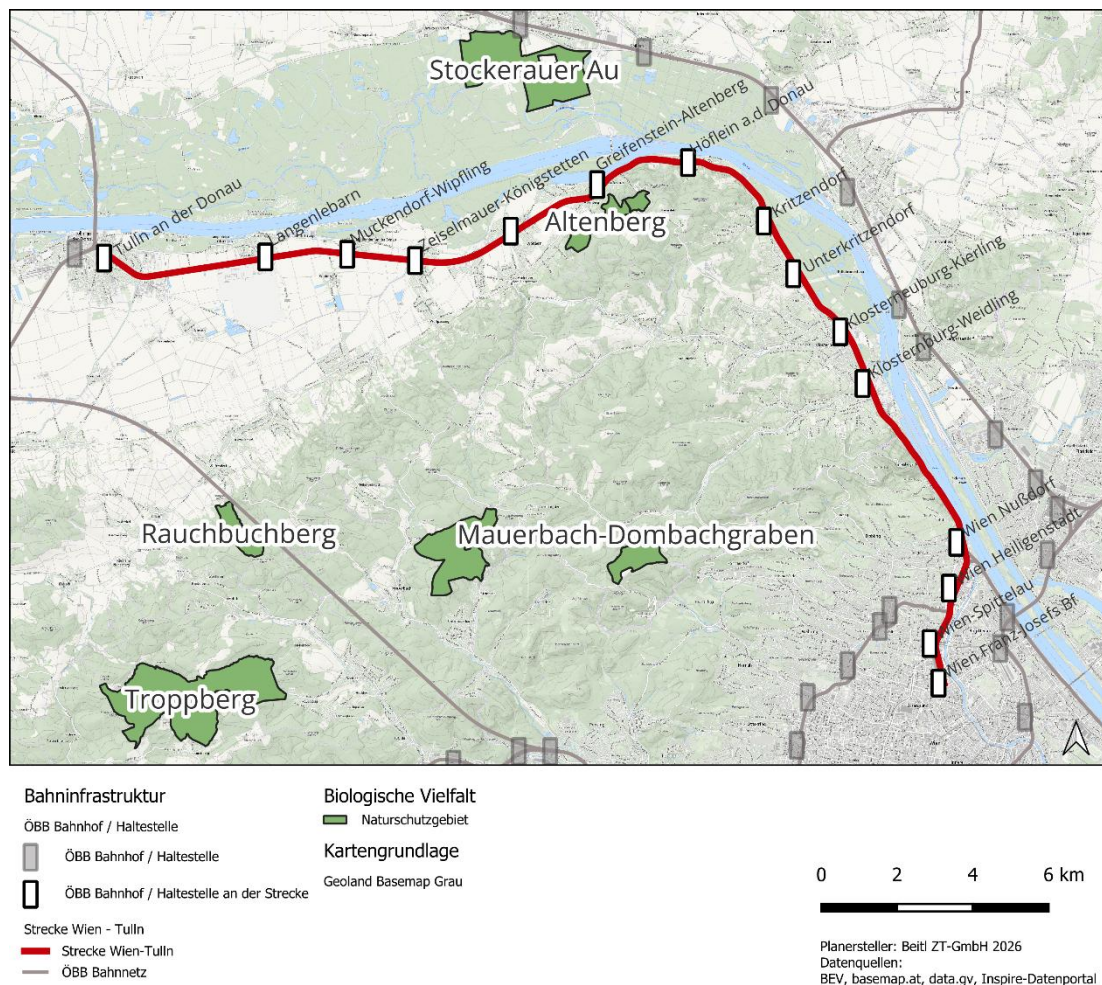


Abbildung 8: Naturschutzgebiet Altenberg im Bereich der Eisenbahnstrecke Wien-Tulln a. d. Donau

Das zentrale Schutzziel im Naturschutzgebiet Altenberg ist die Förderung von natürlichen Waldgesellschaften. Besondere Bedeutung haben die Entwicklung von Waldstrukturmerkmalen wie z. B. stehendes und liegendes Totholz, Höhlenbäume oder abnorme Stammformen sowie die Sicherung natürlicher Entwicklungsprozesse, die im Wirtschaftswald fehlen.

Durch die Erklärung der bestehenden Eisenbahn Wien-Tulln a. d. Donau zur Hochleistungsstrecke sind aufgrund der Entfernung sowie fehlender Wirkbezüge keine negativen Auswirkungen auf die Schutzziele des Naturschutzgebiet Altenberg zu erwarten.

Die entlang der Eisenbahnstrecke geplanten Baumaßnahmen berühren keine Flächen Naturschutzgebietes.

### Naturdenkmal

Es befinden sich keine Naturdenkmale im Nahbereich der Eisenbahnstrecke Wien – Tulln a. d. Donau. Das nächstgelegene Naturdenkmal befindet sich am Kahlenberg in mehr als 750 m Abstand zur bestehenden Eisenbahnstrecke (siehe Abbildung 9).

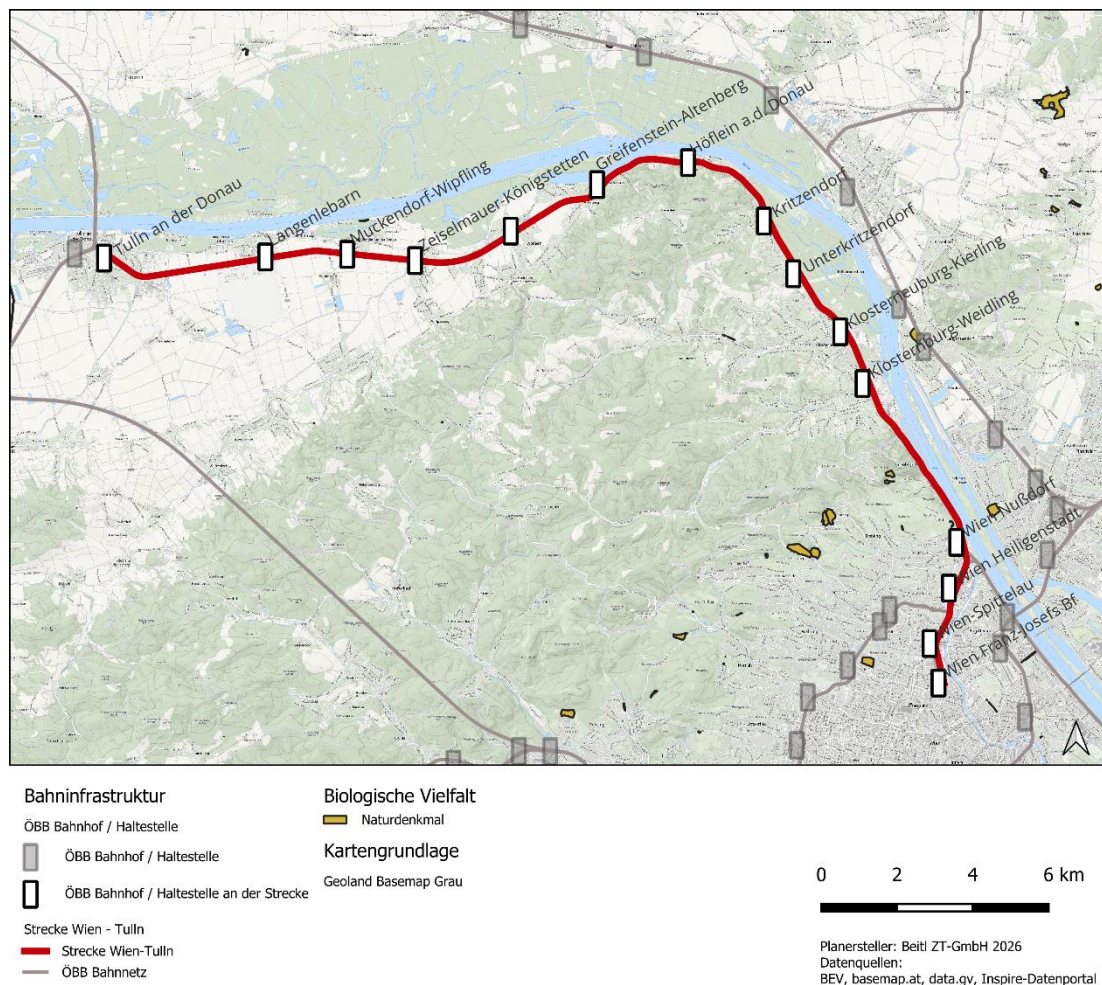


Abbildung 9: Naturdenkmale im Umfeld der Eisenbahnstrecke Wien-Tulln a. d. Donau

Durch die Erklärung der bestehenden Eisenbahn Wien – Tulln a. d. Donau zur Hochleistungstrecke sind keine erheblichen Auswirkungen auf die Biologische Vielfalt (Fauna, Flora) zu erwarten.

#### 4.4.2.2 Bevölkerung, Gesundheit des Menschen

Die Eisenbahnstrecke Wien-Tulln a. d. Donau verläuft durch das Wiener Stadtgebiet (dort die Bezirke 9. Alsergrund und 19. Döbling) sowie die niederösterreichischen Gemeinden Klosterneuburg, St. Andrä-Wördern, Zeiselmauer-Wolfpassing, Muckendorf-Wipfing und Tulln a. d. Donau (alle Bezirk Tulln).

### Bevölkerung, Erreichbarkeit

In den Standortgemeinden (in Wien: Standortbezirke) entlang der bestehenden Eisenbahnstrecke leben mit Stand 1. Jänner 2025 rd. 175.000 Menschen, mehr als die Hälfte davon in den Wiener Gemeindebezirken 9. Alsergrund und 19. Döbling.

*Tabelle 1 Bevölkerungszahl in Standortgemeinden*

| <b>Gemeinde / Bezirk</b> | <b>Bevölkerungszahl (Stand: 01.01.2025)</b> |
|--------------------------|---------------------------------------------|
| Wien, 9. Alsergrund      | 41.664                                      |
| Wien, 19. Döbling        | 76.074                                      |
| Klosterneuburg           | 28.152                                      |
| St. Andrä-Wördern        | 7.956                                       |
| Zeiselmayer-Wolfsgraben  | 2.299                                       |
| Muckendorf-Wipfling      | 1.688                                       |
| Tulln a. d. Donau        | 16.951                                      |
| <b>Summe</b>             | <b>174.784</b>                              |

Die Gemeinden und Ortschaften entlang der Eisenbahnstrecke sind mit den 15 bestehenden Bahnhöfen bzw. Haltestellen sehr gut an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden. Für den Nahverkehr zwischen Wien und Tulln a. d. Donau kommt der Strecke eine hohe Bedeutung zu.

Durch die Erklärung der bestehenden Eisenbahn Wien-Tulln a. d. Donau zur Hochleistungsstrecke ergibt sich keine Veränderung der Erreichbarkeit der ansässigen Wohnbevölkerung.

*Durch die geplanten Baumaßnahmen entlang der Eisenbahnstrecke kommt es jedoch zu einer Verbesserung der Angebote im Nahverkehr (Taktverdichtung, Verkürzung der Fahrzeiten und Gewährleistung der Barrierefreiheit) und damit zu einem positiven Mehrwert in Bezug auf die Erreichbarkeit der Bevölkerung.*

### Siedlungsgebiete

Die bestehende Eisenbahnstrecke führt großteils durch besiedeltes Gebiet. Insbesondere innerhalb des Wiener Stadtgebiets, in Klosterneuburg und Tulln a. d. Donau ist das Gebiet entlang der Strecke dicht besiedelt und städtisch geprägt, teilweise befinden sich Industrie- und Gewerbegebiete (Heiligenstadt und Gewerbepark Klosterneuburg, St. Andrä Wördern, Tulln a. d. Donau) entlang der Trasse (siehe Abbildung 10).

In den Gemeinden Klosterneuburg, St. Andrä-Wördern ist die Bebauung entlang der Trasse vor allem durch Einfamilienhausgebiete geprägt. Zwischen den Ortschaften befinden sich auch Flächen mit hoher Freizeit- und Erholungseignung, wie z. B. der Wienerwald, und die Auegebiete entlang der Donau. Ab Zeiselmayer dominieren dörflich geprägte Siedlungsstrukturen, die durch Einfamilienhausgebiete erweitert wurden im Wechsel mit großflächigen landwirtschaftlichen Flächen das Umfeld der Strecke.

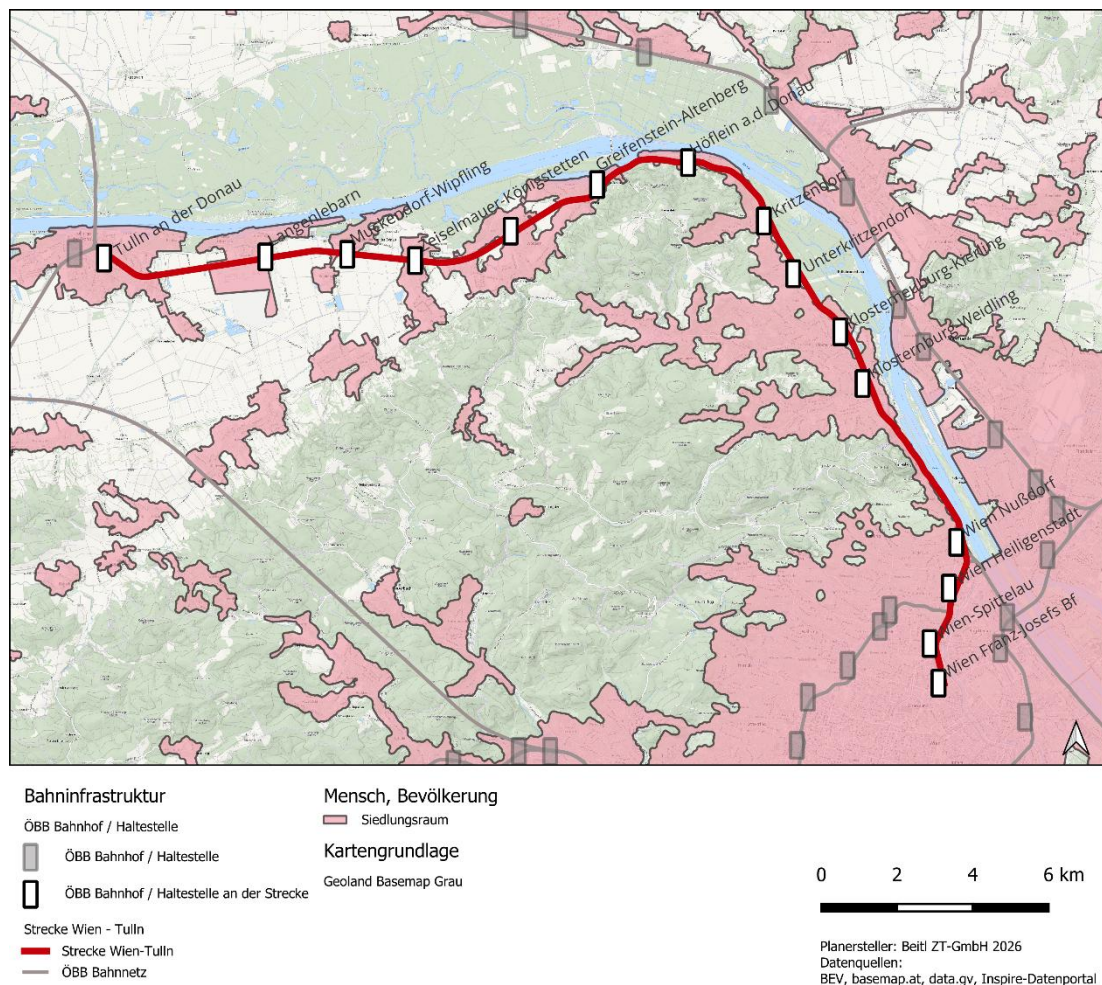


Abbildung 10: Siedlungsraum im Bereich der Eisenbahnstrecke Wien-Tulln a. d. Donau

## Lärm

Lärmbelastungen bestehen im Umfeld der Eisenbahnstrecke vor allem entlang von linearen Verkehrsinfrastrukturen (Straßenverkehr innerhalb des Wiener Stadtgebiets sowie entlang der B 14 und der L118; Schienenverkehr entlang der Strecke Wien – Tulln a.d. Donau).

Hinsichtlich des **Straßenlärms** befinden sich im Nahbereich der bestehenden Eisenbahnstrecke vor allem innerhalb der dicht besiedelten Gebiete im Wiener Stadtgebiet Bereiche, die bereits im Bestand durch Straßenlärm vorbelastet sind. Dies betrifft vor allem die Bebauung entlang der Heiligenstädter Lände (B227), entlang des Döblinger Gürtel sowie abschnittsweise entlang der Heiligenstädterstraße im 19. Bezirk. Auch unmittelbar entlang der B14 in Klosterneuburg ist eine gewisse Vorbelastung durch Straßenlärm vorhanden (siehe Abbildung 11). Die Lärmkarte endet innerhalb des Gemeindegebiets von Klosterneuburg.

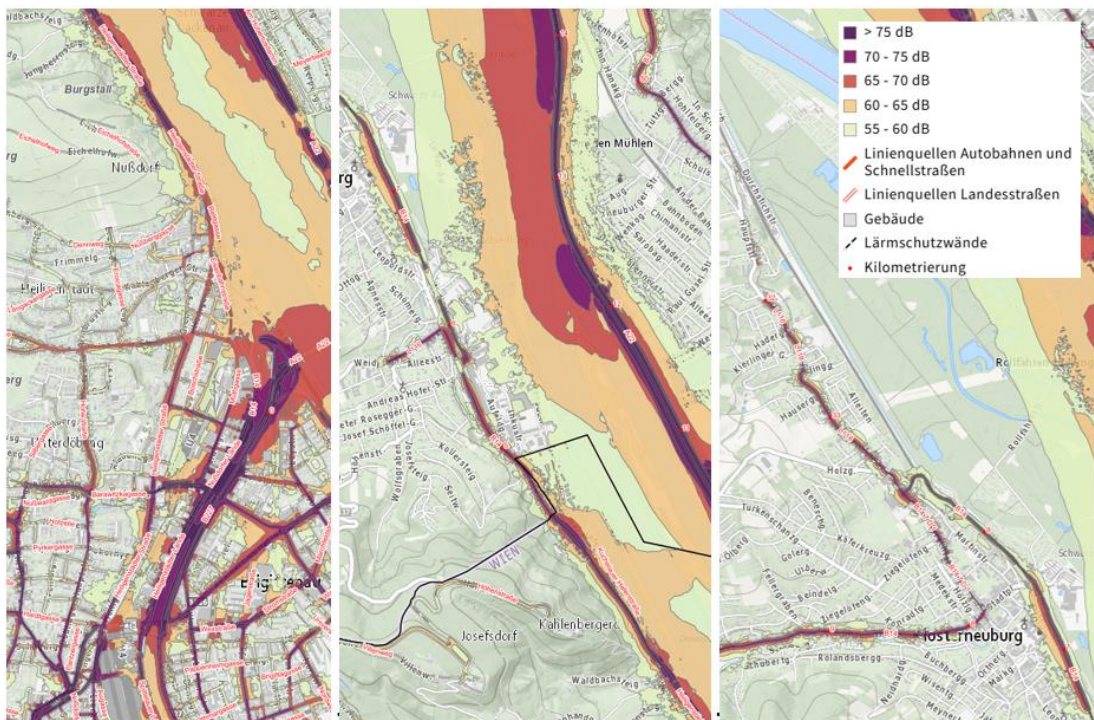


Abbildung 11: Straßenlärm, Straße 2022, Summenkarte 24h (BMLUK – Lärm.info.at, 2026)

Hinsichtlich des **Schienenlärms** befinden sich entlang der Eisenbahnstrecke Wien – Tulln a.d. Donau abschnittsweise Bereiche, die bereits im Bestand durch Schienenlärm vorbelastet sind. Unmittelbar entlang der Trasse befinden sich Objekte, die einem hohen Schallpegel ausgesetzt sind. Die exakte Nutzung der Objekte wird im Rahmen der ggst. Einzelfallprüfung nicht erhoben. Bereichsweise sind bereits im Bestand Lärmschutzwände vorhanden, die die umliegenden (Wohn-)Objekte vor der Lärmeinwirkung schützen (siehe Abbildung 12 und Abbildung 13).

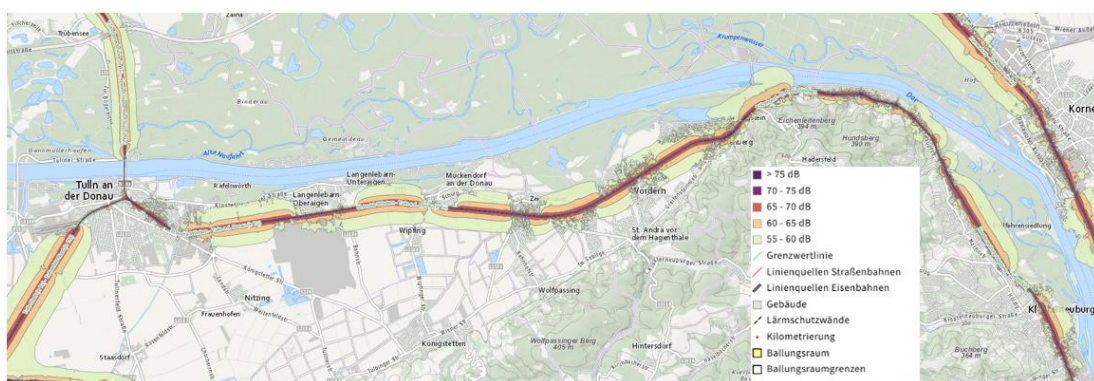
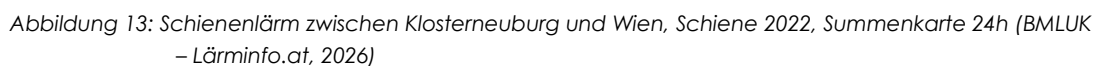


Abbildung 12: Schienenlärm zwischen Tulln a. d. Donau und Klosterneuburg, Schiene 2022, Summenkarte 24h (BMLUK – Lärm.info.at, 2026)



Durch den Bahnhofsumbau Kritzendorf, insbesondere die dort geplante Errichtung eines Güterzuglangen Überholgleises sowie die Zulegung eines dritten Streckengleises zwischen Langenlebarn – Tulln a. d. Donau (ca. 4 km) kann die Abwicklung der Verkehre optimiert werden, diese Maßnahmen haben jedoch keine relevanten Auswirkungen auf die bestehende Lärmsituation.

Durch die Geschwindigkeitsanhebungen St. Andrä-Wördern – Tulln a. d. Donau (ca. 11 km) auf 160 km/h können die Kapazitäten und Geschwindigkeiten entlang der Eisenbahnstrecke erhöht werden. Diese Maßnahmen haben somit voraussichtliche Auswirkungen auf die bestehende Lärmsituation. Allerdings ist davon auszugehen, dass im Zuge der Projektumsetzung Lärmschutzmaßnahmen (aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen) nach dem Stand der Technik ausgeführt werden, die im Bereich von stark belasteten Gebieten jedenfalls zu keiner Verschlechterung – bereichsweise aber zu einer Verbesserung der aktuellen Lärmsituation führen können.

### Biosphärenpark Wienerwald

Die Eisenbahnstrecke Wien- Tulln a. d. Donau verläuft am nördlichen Rand des Biosphärenpark Wienerwald. Dem Biosphärenpark kommt insbesondere Bedeutung hinsichtlich der Freizeit- und Erholungsnutzung zu. Zwischen den Haltestellen Wien Nußdorf und Klosterneuburg-Weidling wird der äußerste Rand der Entwicklungszone des Biosphärenpark von der Strecke berührt. Zwischen Klosterneuburg-Weidling und Greifenstein-Altenberg liegt die Strecke knapp außerhalb des Biosphärenpark (siehe Abbildung 14).

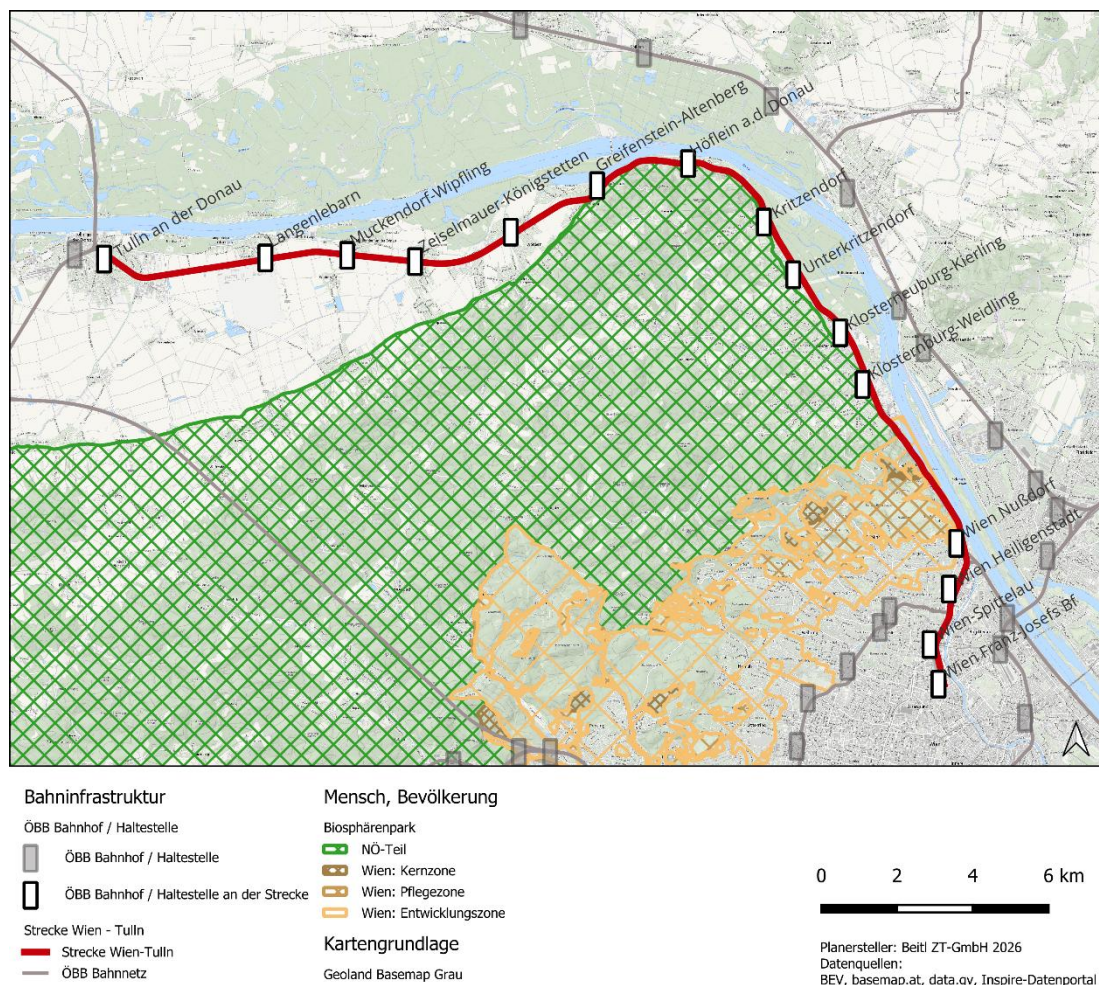


Abbildung 14: Biosphärenpark Wienerwald im Bereich der Eisenbahnstrecke Wien-Tulln a. d. Donau

Die Entwicklungszone des Biosphärenpark ist als primärer Lebens- Wirtschafts- und Erholungsraum für die Bevölkerung definiert. Ziel ist die Förderung umweltfreundlicher Produktionsweisen, nachhaltiger Land- und Forstwirtschaft sowie eines sanften Tourismus. Für die Entwicklungszone gelten keine gesetzlichen Auflagen.

Die Erklärung der bestehenden Eisenbahn Wien- Tulln a. d. Donau zur Hochleistungsstrecke hat keine negativen Auswirkungen auf den Biosphärenpark Wienerwald.

*Die geplanten Baumaßnahmen im Nahbereich des Biosphärenpark (Bahnhofsumbauten) haben keine erheblichen Auswirkungen auf den Biosphärenpark Wienerwald, die Maßnahmen entlang der Eisenbahnstrecke zwischen St. Andrä-Wördern und Tulln a. d. Donau befinden sich abseits des Biosphärenpark Wienerwald.*

### Naturpark

Der Naturpark Eichenhain erstreckt sich westlich der Haltestellen Klosterneuburg-Weidling und Klosterneuburg-Kierling bis zum Hirschberg (Abbildung 15).

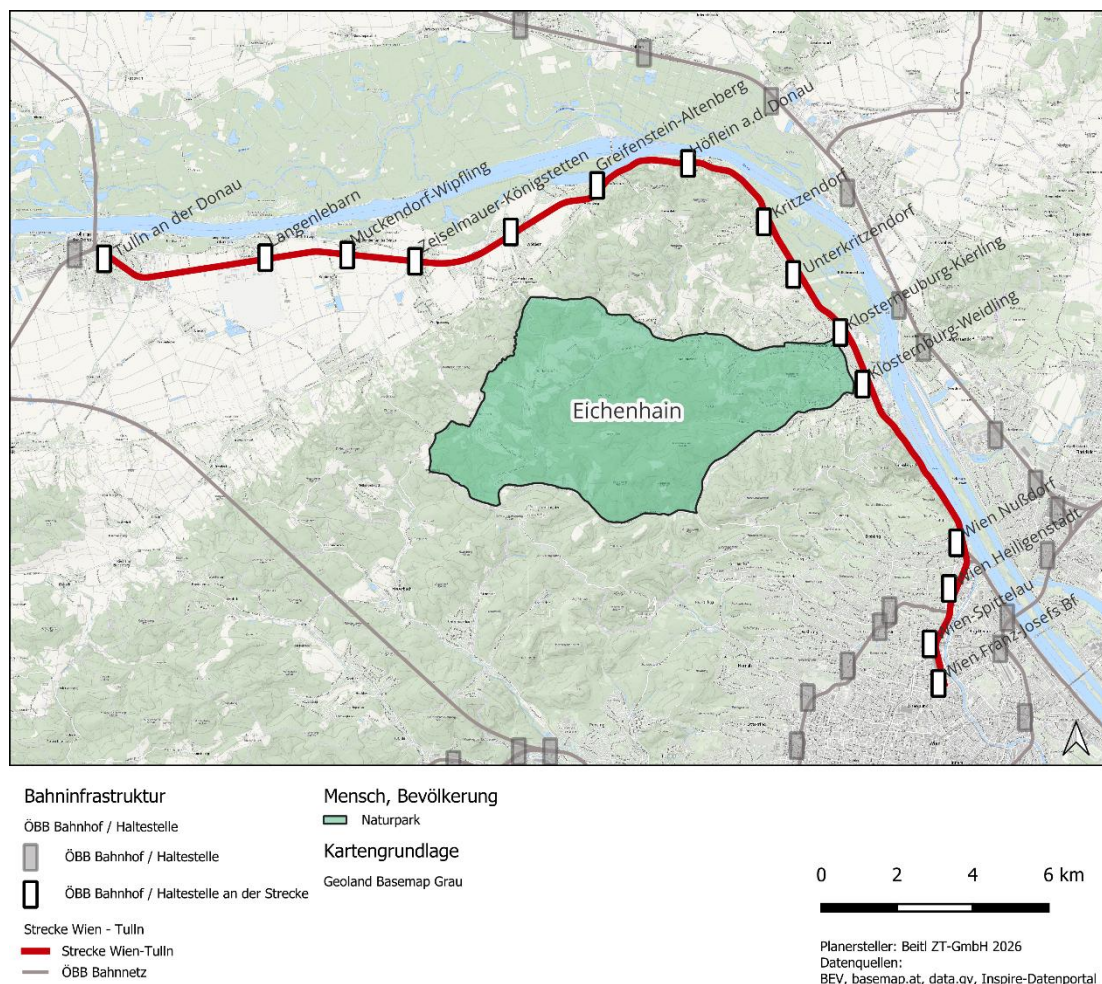


Abbildung 15: Naturpark Eichenhain im Bereich der Eisenbahnstrecke Wien-Tulln a. d. Donau

Es handelt sich dabei um ein Naherholungsgebiet, das sowohl den Schutz und Erhalt der charakteristischen Wienerwald-Landschaft zum Ziel hat, aber auch der Erholung und dem Naturerlebnis sowie der Förderung des sanften Tourismus dient.

Durch die Erklärung der bestehenden Eisenbahn Wien-Tulln a. d. Donau zur Hochleistungsstrecke sind keine negativen Auswirkungen auf den Naturpark Eichenhain zu erwarten.

*Die geplanten Baumaßnahmen im Nahbereich des Naturparks (Bahnhofsumbau Klosterneuburg-Weidling) haben keine negativen Auswirkungen auf die Ziele des Naturpark Eichenhain.*

Durch die Erklärung der bestehenden Eisenbahn Wien – Tulln a. d. Donau zur Hochleistungsstrecke sind keine erheblichen Auswirkungen auf die **Bevölkerung, Gesundheit des Menschen** zu erwarten.

#### 4.4.2.3 Boden

Bei der Eisenbahnstrecke Wien-Tulln a. d. Donau handelt es sich um eine bestehende Eisenbahnstrecke, der Boden im unmittelbaren Streckenbereich ist daher großteils technisch stark überformt (insb. Gleiskörper, bestehend aus Schienen, Schwellen, Schotterbett und Unterbau) bzw. im Bereich der Bahnhöfe und Haltestellen sowie zusätzlicher Anlagenteile versiegelt.

Im unmittelbaren Umfeld zur Eisenbahnstrecke liegen unterschiedliche Bodenverhältnisse vor:

Im städtisch geprägten Bereich innerhalb von Wien und Klosterneuburg sind die umliegenden Flächen weitgehend verbaut (weitere Verkehrsanlagen wie z. B. Straßen, Gewerbegebiete, dichte bis lockere Wohnbebauung). Zwischen Kritzendorf und Greifenstein-Altenberg wird die umliegende Verbauung zunehmend lockerer, dennoch befindet sich die Strecke großteils innerhalb von locker bebauten Siedlungsgebieten an den Hängen des nördlichen Wienerwaldes. Ab der Ortschaft Altenberg verläuft die Strecke abwechselnd durch größere unverbauten landwirtschaftlich genutzte Bereiche und die locker verbauten Ortschaften entlang der Strecke.

##### Landwirtschaft

Die landwirtschaftlichen Flächen im Nahbereich der bestehenden Eisenbahnstrecke weisen gem. Digitaler Bodenkarte eBOD eine durchwegs hohe Wertigkeit als Ackerland auf (siehe Abbildung 16). Flächen, die als Grünland ausgewiesen sind, befinden sich nicht im Nahbereich der Strecke (siehe Abbildung 17).

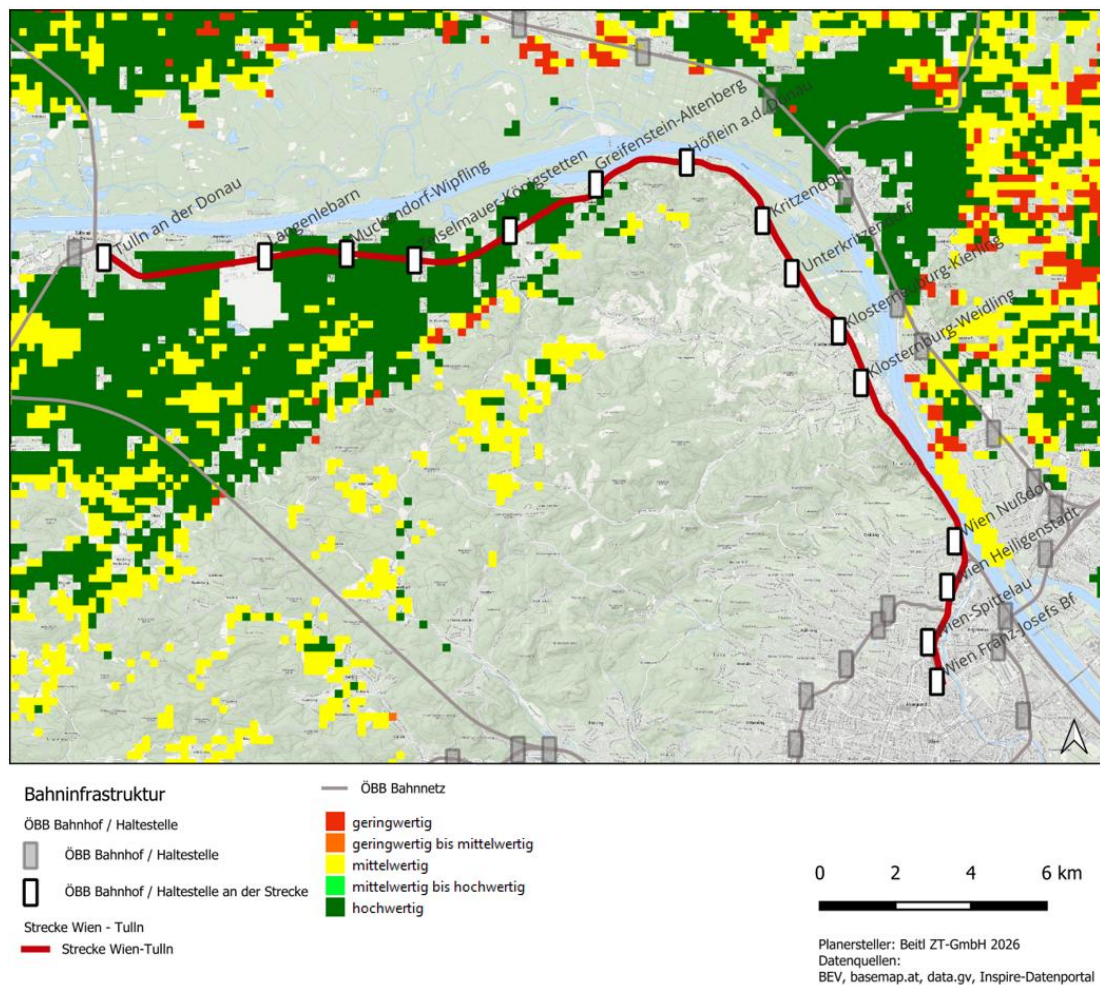


Abbildung 16: Wertigkeit Ackerland im Bereich der Eisenbahnstrecke Wien-Tulln a. d. Donau

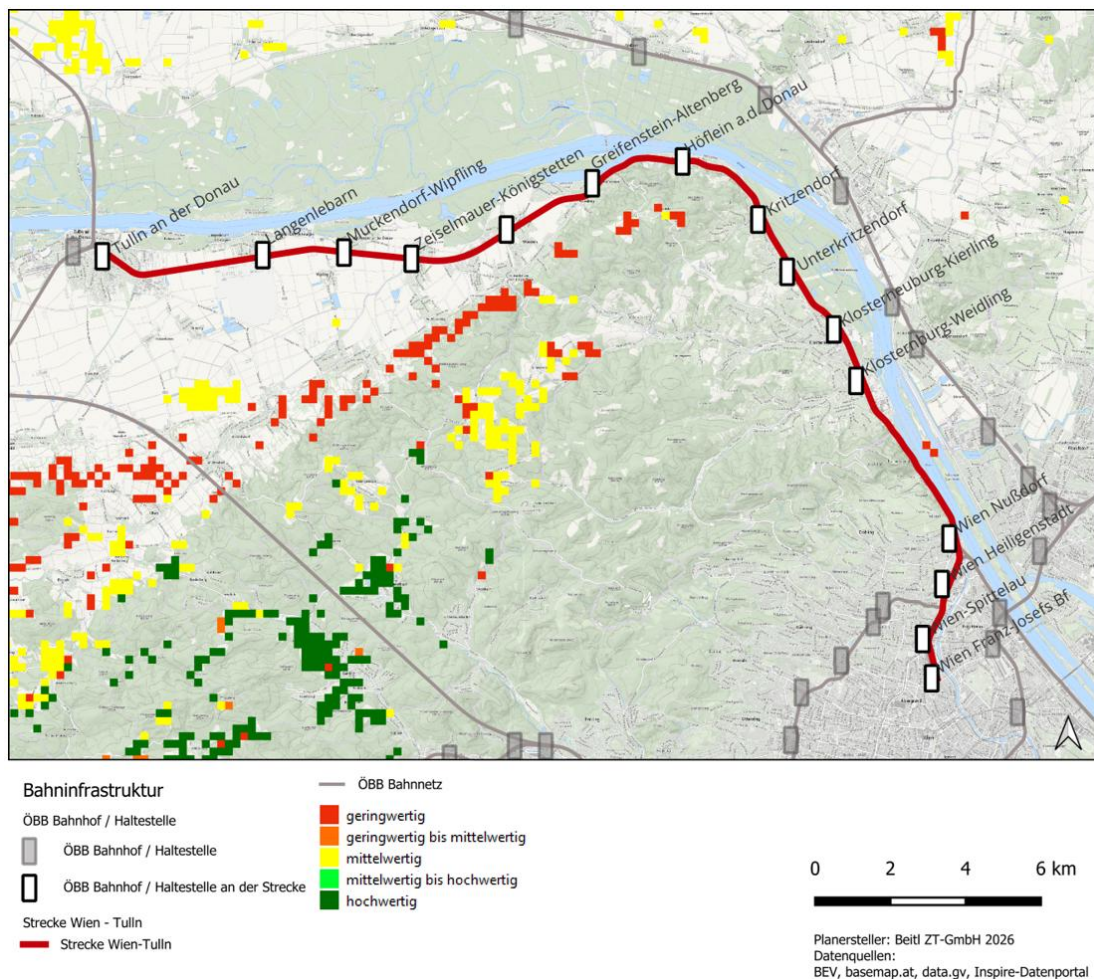


Abbildung 17: Wertigkeit Grünland im Bereich der Eisenbahnstrecke Wien-Tulln a. d. Donau

Im Rahmen des Forschungsprojekts BEAT (Bodenbedarf für Ernährungssicherheit in Österreich) wurden potenziell fruchtbare landwirtschaftliche Böden identifiziert, die für die Nahrungsmittelversorgung in Österreich von Bedeutung sind. Zwischen den Haltestellen Greifenstein-Altenberg und Tulln a. d. Donau befinden sich entlang der Eisenbahnstrecke Flächen, die als BEAT-Flächen ausgewiesen sind (Abbildung 18).

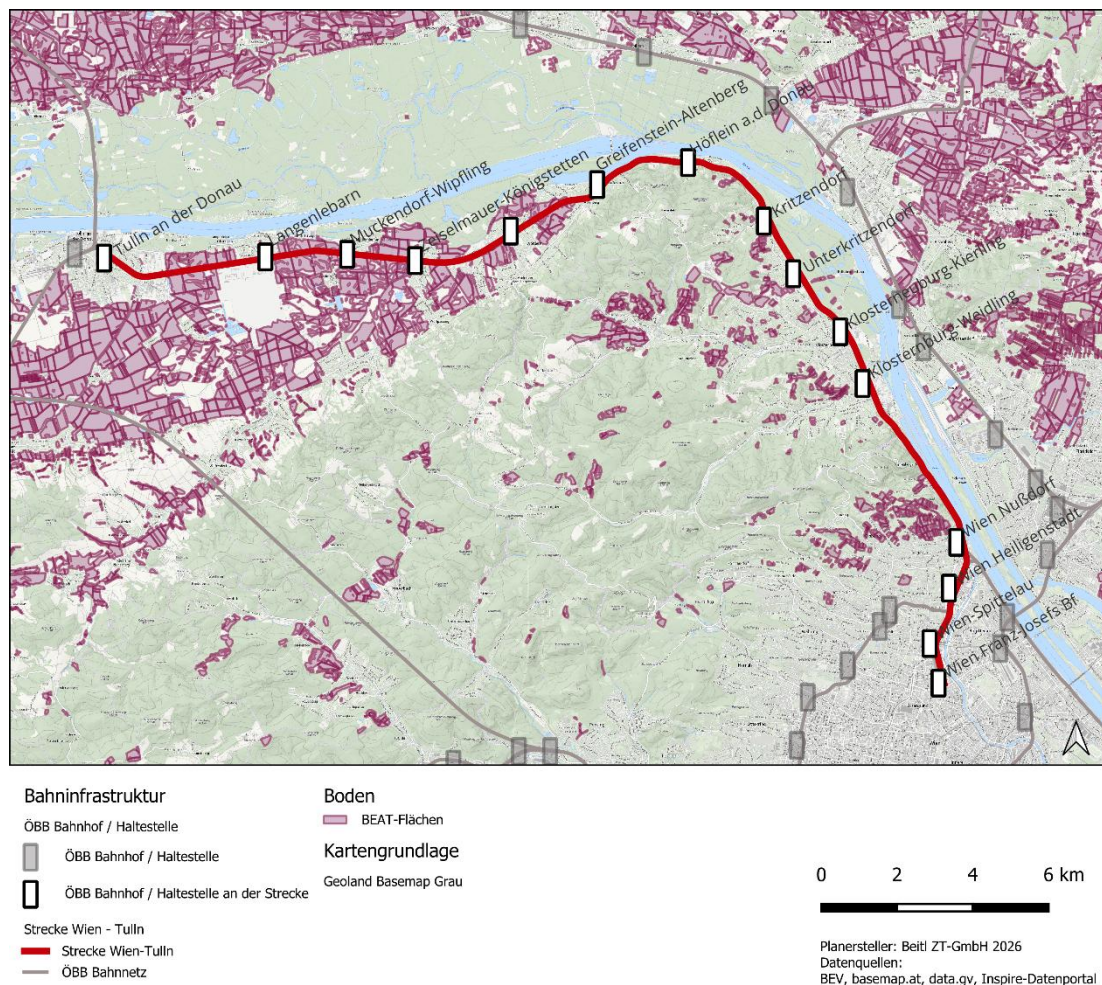


Abbildung 18: BEAT-Flächen im Bereich der Eisenbahnstrecke Wien-Tulln a. d. Donau

Durch die Erklärung der bestehenden Eisenbahn Wien-Tulln a. d. Donau zur Hochleistungsstrecke sind keine Flächenbeanspruchungen oder zusätzliche Versiegelungen der Böden zu erwarten.

Durch die geplanten Maßnahmen zur Geschwindigkeitsanhebungen zwischen St. Andrä-Wördern – Tulln a. d. Donau sowie der geplanten Zulegung eines dritten Streckengleises zwischen Langenlebarn und Tulln a. d. Donau werden voraussichtlich Flächen, die als hochwertiges Ackerland bzw. auch als BEAT-Flächen ausgewiesen sind, in untergeordnetem Ausmaß beansprucht und der landwirtschaftlichen Nutzung dauerhaft entzogen. Es handelt sich voraussichtlich um eine randliche Beanspruchung landwirtschaftlicher genutzter Flächen. Aufgrund der Feldstruktur (große Flächen, geometrische Formen, randliche Beanspruchung) bleiben die verbleibenden Flächen weiterhin für eine landwirtschaftliche Nutzung verfügbar.

Durch die Erklärung der bestehenden Eisenbahn Wien – Tulln a. d. Donau zur Hochleistungstrecke sind keine erheblichen Auswirkungen auf den **Boden** zu erwarten.

#### 4.4.2.4 Wasser

Die bestehende Eisenbahnstrecke Wien – Tulln a. d. Donau quert in ihrem Verlauf mehrere kleine Gräben und Bäche, die als Zubringer in die Donau entwässern sowie den Fluss „Kleine Tulln“ östlich des Bahnhof Tulln a. d. Donau.

Es befindet sich kein Wasserschongebiet im Nahbereich der Eisenbahnstrecke Wien – Tulln a. d. Donau. Im Nahbereich der bestehenden Strecke befinden sich mehrere Wasserschutzgebiete (siehe Abbildung 19), diese befinden sich jedoch in einem Abstand von mind. 50 m und werden damit nicht berührt.

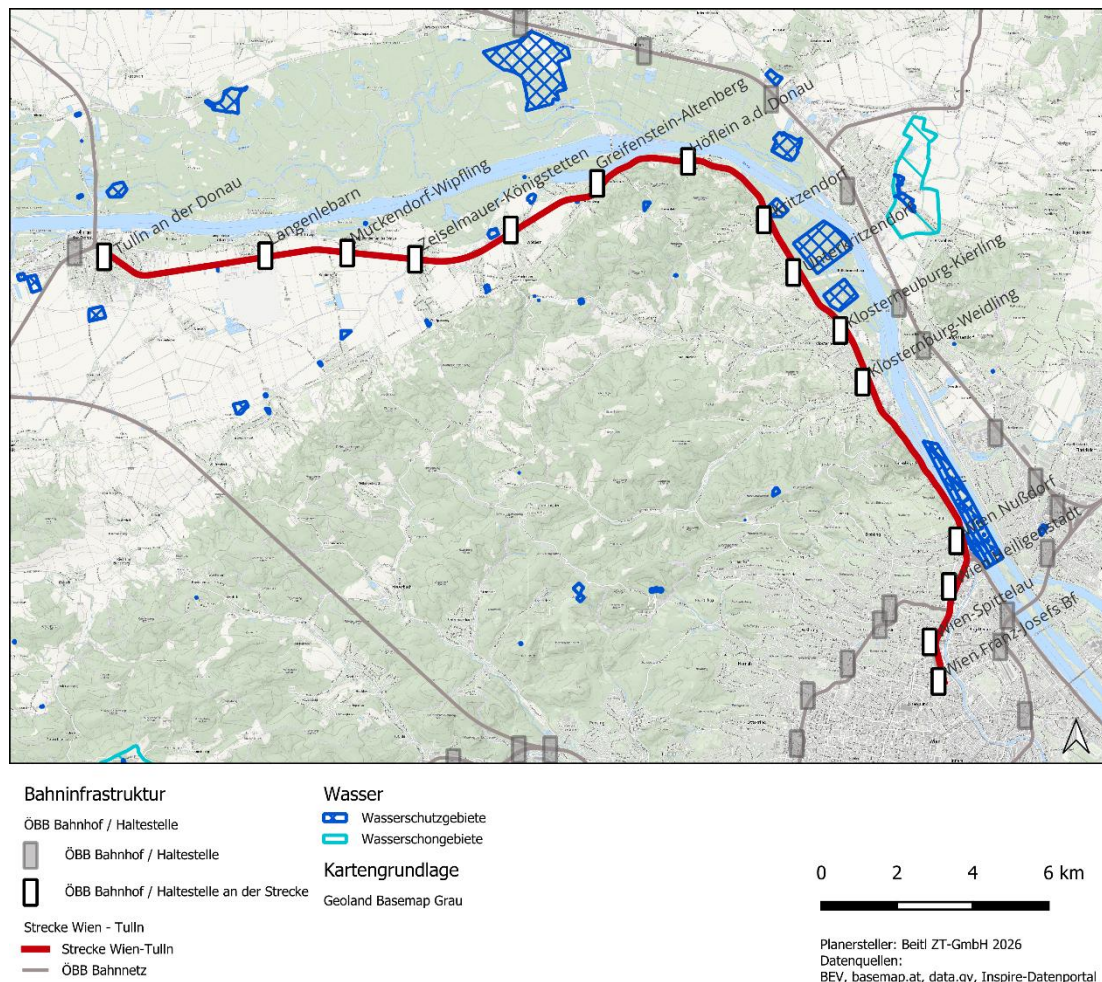


Abbildung 19: Wasserschutz- und Schongebiete im Bereich der Eisenbahnstrecke Wien-Tulln a. d. Donau

Durch die Erklärung der bestehenden Eisenbahn Wien-Tulln a. d. Donau zur Hochleistungsstrecke sind keine Beeinträchtigungen von Gewässern oder Wasserschutz- und Schongebieten zu erwarten.

*Durch die geplanten Maßnahmen zur Geschwindigkeitsanhebungen zwischen St. Andrä-Wördern – Tulln a. d. Donau sowie der geplanten Zulegung eines dritten Streckengleises zwischen Langenlebar und Tulln a. d. Donau werden voraussichtlich bestehende Gewässerquerungen berührt („Königstettner Hauptgraben“ zwischen Zeiselmayer und Muckendorf a. d. Donau, „Kleine Tulln“ östlich des Bahnhof Tulln a. d. Donau). Gegebenenfalls können Anpassungen an den bestehenden Brückenbauwerken erforderlich sein (Verbreiterung bzw. Verlegung). Durch diese Maßnahmen ist jedoch mit keinen erheblichen Auswirkungen auf Gewässer zu rechnen.*

Durch die Erklärung der bestehenden Eisenbahnstrecke Wien – Tulln a. d. Donau zur Hochleistungsstrecke sind keine erheblichen Auswirkungen auf das **Wasser** zu erwarten.

#### **4.4.2.5 Luft, klimatische Faktoren**

Ein Großteil der Fläche der Bundeshauptstadt Wien ist als belastetes Gebiet (Luft) für den Luftschadstoff NO<sub>2</sub> (Stickstoffdioxid) gem. BGBl. II Nr. 101/2019 ausgewiesen. Die „Inneren Bezirke“ Wiens sind zudem als belastetes Gebiet (Luft) für den Luftschadstoff PM<sub>10</sub> (Feinstaub) ausgewiesen. In diesen Gebieten wurden die Immissionsgrenzwerte des Immissionsschutzgesetzes – Luft wiederholt oder auf längere Zeit überschritten. Sie sind damit Schutzgebiete der Kategorie D des Anhang 2 zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000 (siehe Abbildung 20).

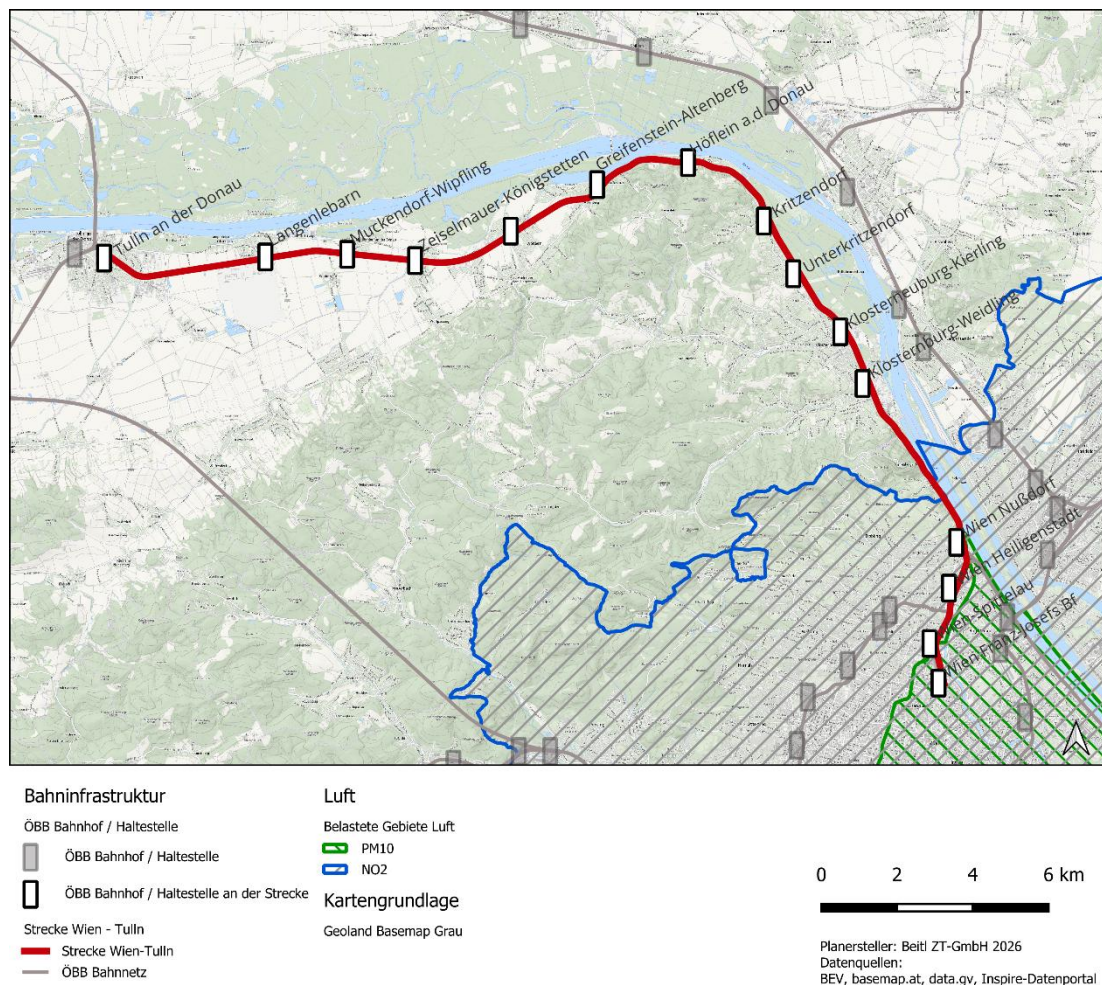


Abbildung 20: Belastete Gebiete Luft (IG-Luft) im Bereich der Eisenbahnstrecke Wien-Tulln a. d. Donau

Durch die Erklärung der bestehenden Eisenbahn Wien-Tulln a. d. Donau zur Hochleistungsstrecke sind keine Auswirkungen hinsichtlich der bestehenden Luftschadstoffbelastung zu erwarten.

Die geplanten Baumaßnahmen entlang der Eisenbahnstrecke führen zu einer Kapazitätssteigerung und Fahrzeitverkürzung im Personenverkehr entlang der Strecke, wodurch das Potential besteht, dass mehr Personen vom motorisierten Individualverkehr auf den Öffentlichen Personenverkehr umsteigen. Dies hat positive Auswirkungen auf die Luftschadstoffsituation und das Klima.

Durch die Erklärung der bestehenden Eisenbahn Wien – Tulln a. d. Donau zur Hochleistungsstrecke sind keine erheblichen Auswirkungen auf die **Luft und klimatische Faktoren** zu erwarten.

#### 4.4.2.6 Sachwerte

Sachwerte sind auf Ebene der strategischen Prüfung vor allem hochrangige Infrastrukturen mit übergeordnetem gesellschaftlichem Wert, wie z. B. Bahnstrecken, Autobahnen und Schnellstraßen, Hochspannungsleitungen oder Öl- und Gaspipelines. Infrastrukturen mit lokaler Bedeutung sind auf dieser Ebene nicht zu betrachten.

Im Bereich der Eisenbahnstrecke Wien – Tulln a. d. Donau bestehen folgende relevante Sachwerte (siehe Abbildung 21).

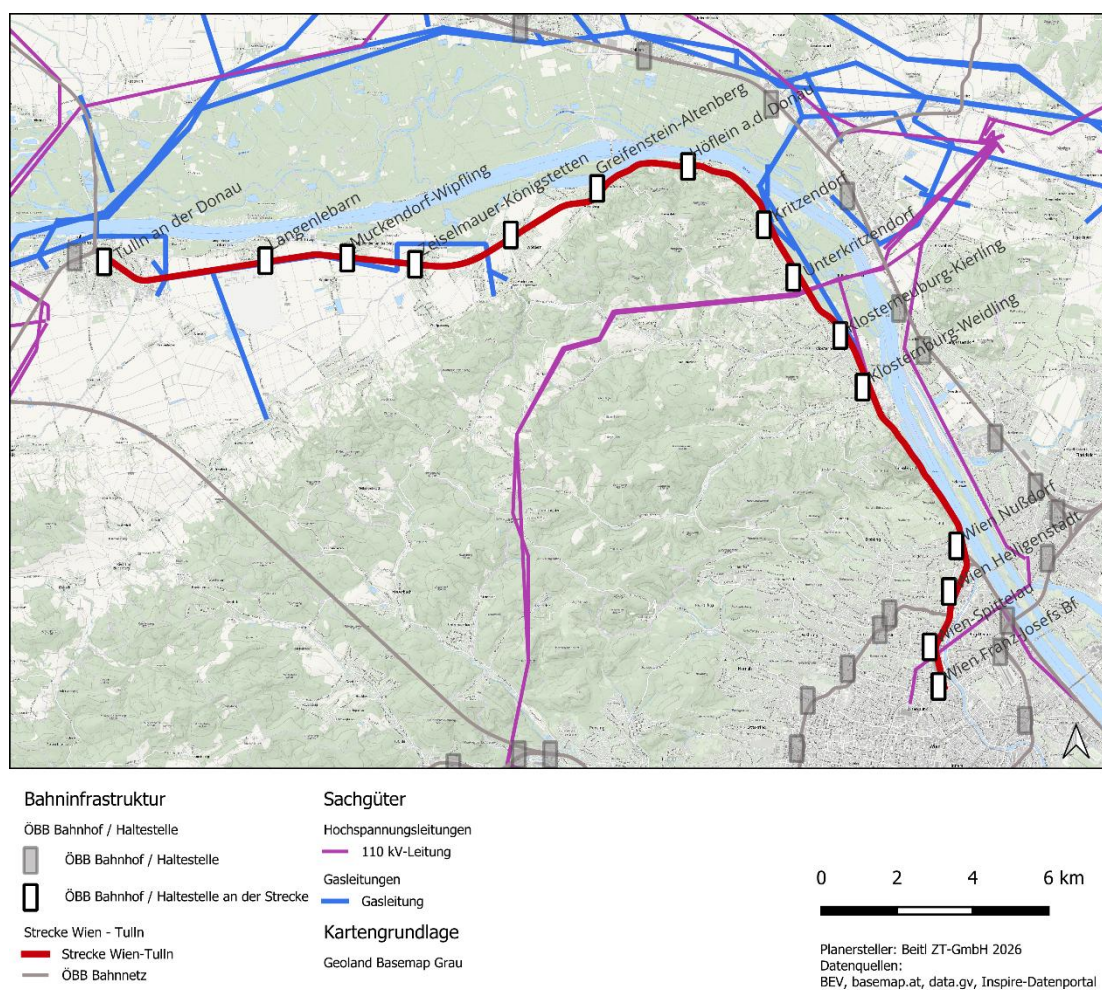


Abbildung 21: Sachwerte im Bereich der Eisenbahnstrecke Wien-Tulln a. d. Donau

#### Verkehrsinfrastruktur

Es befinden sich keine Autobahnen oder Schnellstraßen in Bereich der bestehenden Eisenbahnstrecke Wien-Tulln a. d. Donau, jedoch mehrere Landesstraßen B bzw. Hauptstraßen B. In Wien quert die Bahnstrecke u. a. die B221 (Wiener Gürtel Straße), die B222 (Wiener Vororte Straße) und die B14 (Klosterneuburger Straße). Zwischen Wien und

Klosterneuburg verläuft die Landesstraße B14 (Klosterneuburger-Straße) parallel zur Bahnstrecke. Im weiteren Verlauf gibt es noch zwei Querungen: bei Zeiselmauer quert die Bahnstrecke die B14 mittels beschränkter Bahnübergangs, kurz vor dem Ortsgebiet von Tulln a. d. Donau besteht eine niveaufreie Querung. Entlang der Strecke bestehen mehrere teils niveaufreie und teils niveaugleiche Querungen mit Landesstraßen bzw. Gemeindestraßen.

### **Hochspannungsleitung**

Eine erdverkabelte 110 kV Leitung wird im Wiener Stadtgebiet südlich der Station Heiligenstadt gequert. Zwischen den Haltestellen Klosterneuburg-Kierling und Kritzendorf werden zwei 110 kV Freileitungen gequert.

### **Gasleitung**

Zwischen St. Andrä-Wördern und Tulln a. d. Donau befindet sich eine Gasleitungen im Nahbereich der Eisenbahnstrecke bzw. quert die Strecke im Bestand (West 1 HD Leitung der EVN mit Stichleitung und Zweitleitungen).

### **Militärflugplatz und Kaserne**

In Langenlebarn befindet sich mit dem „Fliegerhorst Leopold Figl – Flugplatz General Pabisch“, ein Militärflugplatz mit Kaserne der Luftstreitkräfte des österreichischen Bundesheeres direkt südlich der bestehenden Eisenbahnstrecke. Die Kaserne verfügt über ein Anschlussgleis.

Durch die Erklärung der bestehenden Eisenbahn Wien-Tulln a. d. Donau zur Hochleistungsstrecke sind keine Auswirkungen auf Sachwerte zu erwarten.

*Durch die geplanten Baumaßnahmen (Geschwindigkeitsanhebung, Zulegung eines dritten Streckengleises) müssen insbesondere bestehende Querungen von Straßen und anderen Einbauten angepasst werden. Ggfs. ist im Bereich niveaugleicher Querungen der Umbau auf eine niveaufreie Querung erforderlich. Das Anschlussgleis des Bundesheeres müsste durch die Zulegung eines dritten Streckengleises angepasst werden. Insgesamt wird jedoch gewährleistet, dass die volle Funktionsfähigkeit der berührten Sachwerte wiederhergestellt wird, weshalb von keinen erheblichen Auswirkungen auf die Sachwerte auszugehen ist.*

Durch die Erklärung der bestehenden Eisenbahn Wien – Tulln a. d. Donau zur Hochleistungsstrecke sind keine erheblichen Auswirkungen auf **Sachwerte** zu erwarten.

#### **4.4.2.7 Kulturelles Erbe**

Entlang der Eisenbahnstrecke Wien – Tulln a. d. Donau befinden sich mehrere bedeutende Kulturgüter, die die lange Siedlungs- und Kulturgeschichte in diesem Raum widerspiegeln. In

Wien prägt die dichte Gründerzeitarchitektur das Umfeld. Bereits im nahegelegenen Klosterneuburg stellt das Stift Klosterneuburg ein herausragendes religiöses und kulturelles Zentrum dar, dessen Ursprünge bis ins 12. Jahrhundert zurückreichen und das bis heute das Landschaftsbild dominiert. Entlang der Eisenbahnstrecke finden sich zudem zahlreiche historische Ortskerne mit traditionellen Weinbaukulturen, die eng mit der Entwicklung des Wienerwaldrandes verbunden sind.

### UNESCO-Welterbe (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization)

Südlich des Wien Franz-Josefs-Bahnhof befindet sich das UNESCO-Welterbegebiet Historisches Zentrum von Wien mit seiner Pufferzone. Die Kernzone liegt in einer Entfernung von ca. 850 m (siehe Abbildung 22).

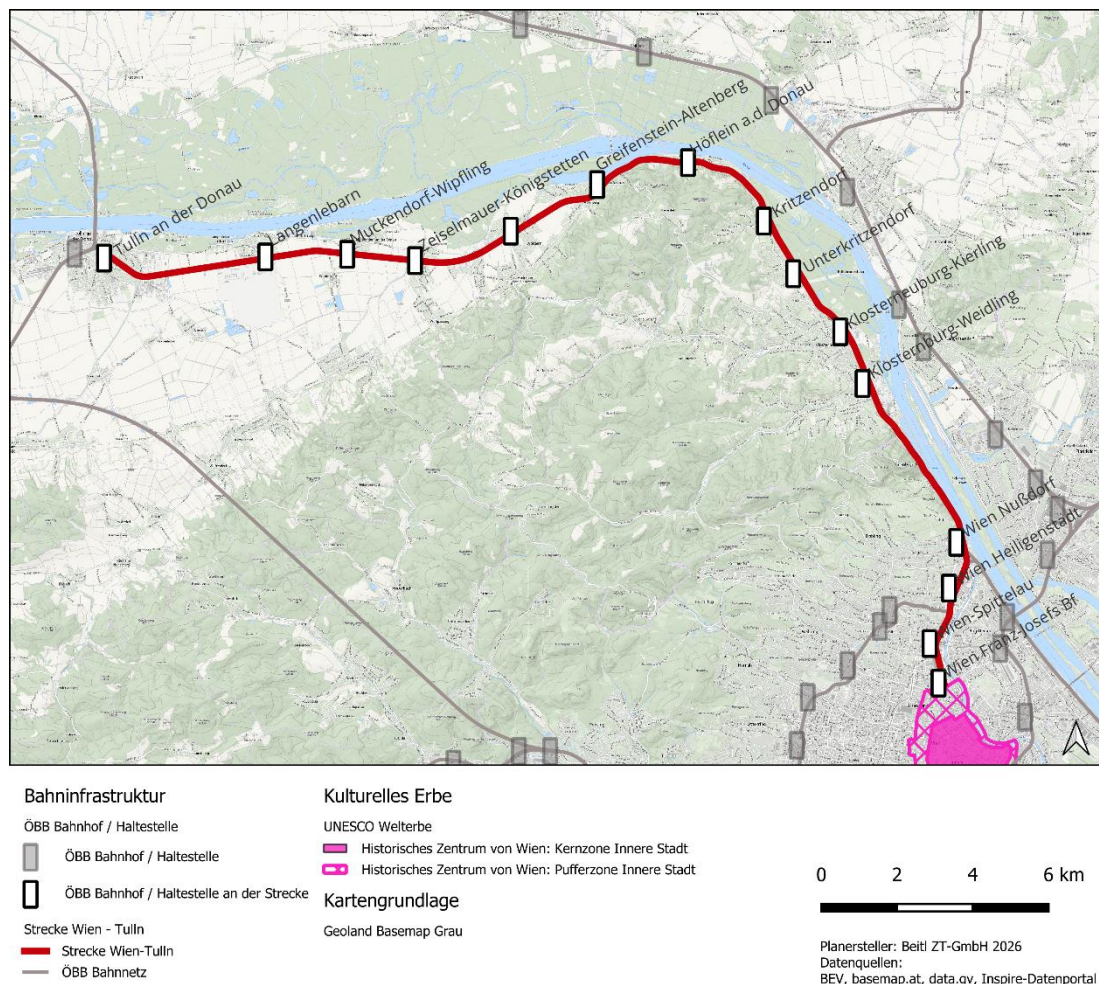


Abbildung 22: UNESCO-Welterbe im Bereich der Eisenbahnstrecke Wien-Tulln a. d. Donau

Ziel des UNESCO-Welterbe Historisches Zentrum von Wien ist der Schutz des einzigartigen Ensembles aus Mittelalter, Barock und Gründerzeit und Bewahrung dessen außergewöhnlichen universellen Wert als kulturelles Erbe.

Die Erklärung der bestehenden Eisenbahn Wien-Tulln a. d. Donau zur Hochleistungsstrecke hat keine Auswirkungen auf das UNESCO-Welterbe.

*Die geplanten Baumaßnahmen entlang der Eisenbahnstrecke befinden sich in großer Entfernung zum UNESCO-Welterbe und haben somit keine Auswirkungen auf dessen Ziele.*

Durch die Erklärung der bestehenden Eisenbahn Wien – Tulln a. d. Donau zur Hochleistungsstrecke sind keine erheblichen Auswirkungen auf das **Kulturelle Erbe** zu erwarten.

#### 4.4.2.8 Landschaft

Die Eisenbahnstrecke Wien- Tulln a.d. Donau erstreckt sich über die naturräumlichen Einheiten „Nordwestlicher Wienerwald“ und „Tullnerfeld – Südwestliches Weinviertel“ gem. NÖ Naturschutzkonzept (Land Niederösterreich, 2022).

Die Charakteristik der umliegenden Landschaft zeigt einen Übergang von einer dicht verbauten, infrastrukturell geprägten städtischen Umgebung in Wien, über die hügeligen, bewaldeten Ausläufer des Nördlichen Wienerwaldes samt kleinstädtischer Strukturen im Bereich Klosterneuburg. Im weiteren Verlauf prägt die Donau mit ihrer umliegenden Auenlandschaft und im Anschluss das stark landwirtschaftlich, dörflich geprägte Tullnerfeld das Landschaftsbild.

##### Landschaftsschutzgebiet

Südlich der Eisenbahnstrecke Wien-Tulln a. d. Donau befindet sich das **Landschaftsschutzgebiet Wienerwald** bzw. zwischen den Haltestellen Wien Nußdorf und Klosterneuburg liegt das **Landschaftsschutzgebiet Döbling** knapp westlich der bestehenden Strecke (Abbildung 23).

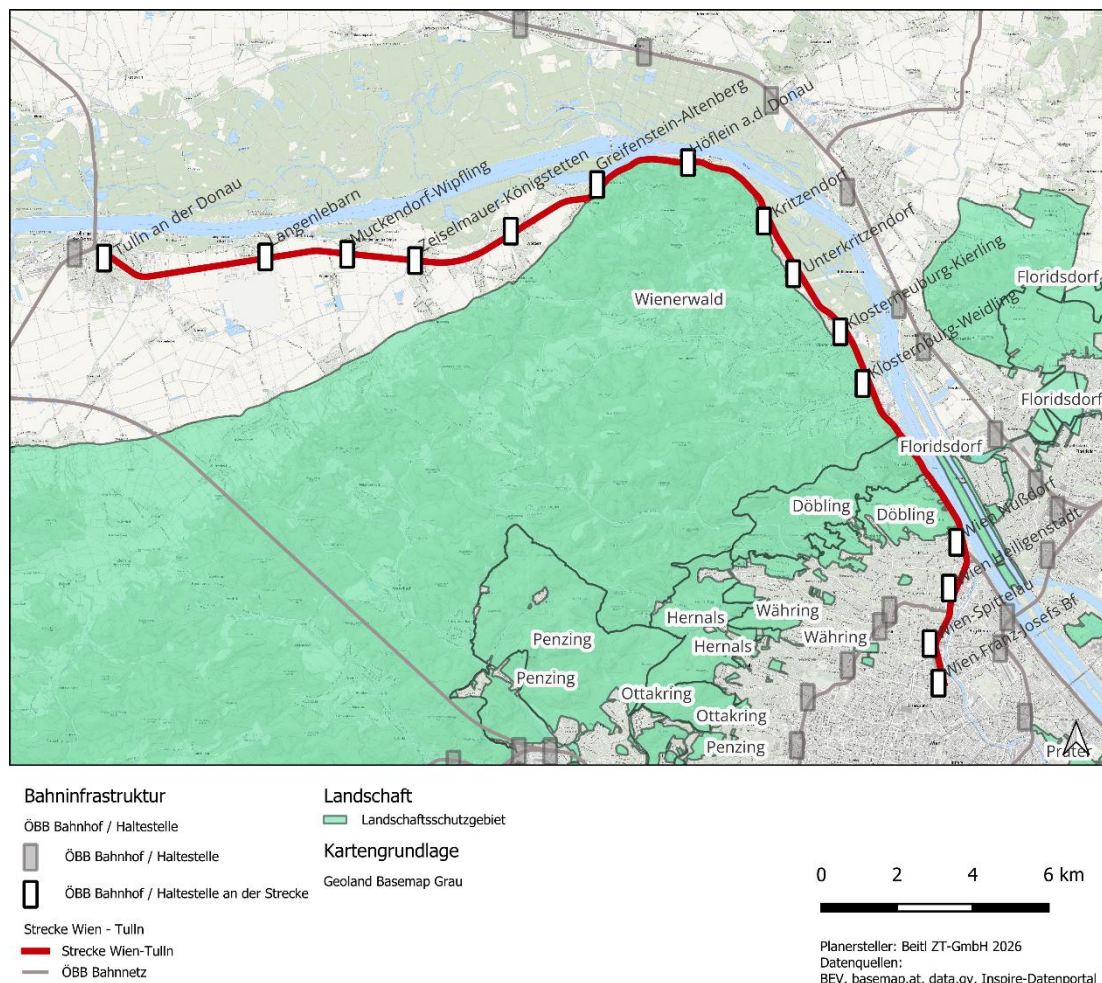


Abbildung 23: Landschaftsschutzgebiet im Bereich der Eisenbahnstrecke Wien-Tulln a. d. Donau

Übergeordnetes Ziel des **Landschaftsschutzgebiet Wienerwald** ist die Erhaltung und der Schutz der Kulturlandschaft und insbesondere der Waldvielfalt mit seinen typischen Waldgesellschaften. Beim **Landschaftsschutzgebiet Döbling** kommt auch der Erhaltung der Weinbaugebiete besondere Bedeutung zu.

Die Erklärung der bestehenden Eisenbahn Wien-Tulln a. d. Donau zur Hochleistungsstrecke hat keine negativen Auswirkungen auf die Ziele der Landschaftsschutzgebiete Wienerwald und Döbling.

Die geplanten Baumaßnahmen im Nahbereich der Landschaftsschutzgebiete (Bahnhofsumbauten) haben keine Auswirkungen auf die Ziele der Landschaftsschutzgebiete.

Durch die Erklärung der bestehenden Eisenbahn Wien – Tulln a. d. Donau zur Hochleistungsstrecke sind keine erheblichen Auswirkungen auf die **Landschaft** zu erwarten.

## 5 ZUSAMMENFASSUNG UND STANDPUNKT ZUR SP-V PFLICHT

### 5.1 ZUSAMMENFASSUNG DER WICHTIGSTEN ARGUMENTE FÜR ODER GEGEN EINE SP-V PFLICHT

Es ist seitens des BMIMI als Initiator beabsichtigt vorzuschlagen, die bestehende Eisenbahn Wien – Tulln a. d. Donau (Teil der Franz-Josefs-Bahn) mit folgendem Wortlaut in das Hochleistungsstreckennetz aufzunehmen:

#### **„Wien – Tulln an der Donau“**

Für die beabsichtigte Aufnahme in das Hochleistungsstreckennetz soll in Form einer **Einzelfallprüfung** gem. § 3 Abs. 2 SP-V-Gesetz (Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich) festgestellt werden, ob die vorgeschlagene Netzveränderung eine geringfügige Netzveränderung ist und ob die vorgeschlagene Netzveränderung voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf die im § 5 Z 4 lit. a) bis j) SP-V-Gesetz angeführten Ziele und auf die Umwelt erwarten lässt.

Es wird davon ausgegangen, dass die Voraussetzungen zur Erklärung der bestehenden Eisenbahn zur Hochleistungsstrecke aufgrund der Bedeutung der bestehenden Eisenbahnstrecke Wien – Tulln a. d. Donau gegeben sind, gleichzeitig eine geringfügige Netzveränderung vorliegt, keine erheblichen Auswirkungen auf die im § 5 Z 4 lit. a) bis j) SP-V-Gesetz angeführten Ziele und auf die Umwelt zu erwarten sind und daher auch keine strategische Prüfung für die vorgeschlagene Netzveränderung erforderlich ist.

#### **Bedeutung der bestehenden Eisenbahnstrecke Wien – Tulln a. d. Donau**

Die Eisenbahnstrecke Wien – Tulln a. d. Donau ist Teil der bestehenden Franz-Josefs-Bahn (ÖBB-Strecke 10901), die auf österreichischem Staatsgebiet zwischen dem Franz-Josefs-Bahnhof in Wien (Wien FJB) über Tulln a. d. Donau, Eggenburg bis zur Staatsgrenze nächst Gmünd verläuft und dort an das Bahnnetz der Tschechischen Republik anschließt.

Die Eisenbahnstrecke Wien – Tulln a. d. Donau weist einen guten Ausbauzustand auf, erfüllt die Anforderungen an die Schieneninfrastruktur für das TEN-V Gesamtnetz und weist über eine besondere Bedeutung für den Personennahverkehr und eine besondere strategische Bedeutung für den Güterverkehr auf. Damit kommt der Eisenbahnstrecke bereits im Bestand ein hochrangiger Charakter zu und sie erfüllt die Voraussetzungen zur Erklärung zur Hochleistungsstrecke.

### **Ziele der Netzveränderung**

Durch die Erklärung der bestehenden Eisenbahn Wien – Tulln a. d. Donau Hochleistungsstrecke wird dem hochrangigen Charakter Rechnung getragen. Die bestehende Eisenbahnstrecke weist bereits im Bestand aufgrund ihres guten Ausbauszustandes und der besonderen Bedeutung für den Personennahverkehr und den Güterverkehr einen hochrangigen Charakter auf. Die Erklärung zur Hochleistungsstrecke bedingt keine Ausbaumaßnahmen.

### **Annahme eines Ausnahmefalles des § 3 SP-V-Gesetz**

Es besteht seitens des Initiators die Annahme, dass es sich bei der vorgeschlagenen Netzveränderung um die Erklärung einer bestehenden Eisenbahn zur Hochleistungsstrecke ohne umfangreiche Baumaßnahmen zur Optimierung der Verkehrsbedienung gem. § 3 Abs. 3 Z 1 SP-V-Gesetz handelt. Weil aber entlang der Eisenbahnstrecke – unabhängig von der vorgeschlagenen Netzveränderung – verschiedene Baumaßnahmen geplant sind, wird im Sinne der prozeduralen Vorsicht diese Bestimmung nicht angewendet, sondern eine Einzelfallprüfung gem. § 3 Abs. 2 SP-V-Gesetz durchgeführt.

Dafür wird im Einzelfall geprüft, ob die vorgeschlagene Netzveränderung eine geringfügige Änderung darstellt und ob die vorgeschlagene Netzveränderung voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf die im § 5 Z 4 lit. a) bis lit. j) SP-V-Gesetz angeführten Ziele und auf die Umwelt erwarten lässt.

### **Nachweis der Geringfügigkeit**

Es liegen keine unmittelbaren Netzwirkungen durch die vorgeschlagene Netzveränderung vor, da keine neue Verbindung, keine grenzüberschreitende Verbindung und kein Netzschluss mit unmittelbarer Netzwirkung geschaffen wird und die Erklärung der bestehenden Eisenbahn zur Hochleistungsstrecke nicht der Umsetzung des TEN-V Netzes dient. Die Netzveränderung kann als geringfügig betrachtet werden.

### **Beurteilung der Erheblichkeit von Auswirkungen auf die in § 5 Z 4 SP-V-Gesetz angeführten Ziele**

Durch die Erklärung der bestehenden Eisenbahn Wien – Tulln a. d. Donau zur Hochleistungsstrecke kommt es zu keiner Veränderung hinsichtlich der

- a) Sicherstellung eines nachhaltigen Personen- und Güterverkehrs unter möglichst sozialverträglichen und sicherheitsorientierten Bedingungen;

- b) Verwirklichung der Ziele der Europäischen Gemeinschaft insbesondere im Bereich der Verwirklichung eines Europäischen Verkehrsnetzes und des Wettbewerbs;
- c) Sicherstellung eines hohen Umweltschutzniveaus durch Einbeziehung von Umwelterwägungen;
- d) Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts in Österreich und in der Gemeinschaft;
- e) Bereitstellung einer qualitativ hochwertigen Verkehrsinfrastruktur zu möglichst vertretbaren wirtschaftlichen Bedingungen;
- f) Erhaltung der komparativen Vorteile aller Verkehrsträger;
- g) Sicherstellung einer optimalen Nutzung der vorhandenen Kapazitäten;
- h) Herstellung der Interoperabilität und Intermodalität innerhalb der und zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern;
- i) Erzielung eines möglichst hohen gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Verhältnisses;
- j) Herstellung eines Anschlusses an die Verkehrswegenetze der Nachbarstaaten und die gleichzeitige Förderung der Interoperabilität und des Zugangs zu diesen Netzen.

Es kommt damit zu keinen erheblichen Auswirkungen auf die gem. gem. § 5 Z 4 a) bis j) SP-V-Gesetz angeführten Ziele.

### **Beurteilung der Erheblichkeit von Auswirkungen auf die Umwelt**

Die Erklärung der bestehenden Eisenbahnstrecke Wien – Tulln a. d. Donau zur Hochleistungsstrecke bedingt keine Baumaßnahmen, die nicht auch ohne die Aufnahme in das Hochleistungsstreckennetz zur Umsetzung kommen würden. Die Aufnahme in das Hochleistungsstreckennetz hat keine unmittelbare Netzwirkung und damit auch keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Umwelt.

Durch die Erklärung der bestehenden Eisenbahnstrecke Wien – Tulln a. d. Donau zur Hochleistungsstrecke sind keine erheblichen Auswirkungen auf die Aspekte

- Biologische Vielfalt (Fauna, Flora),
- Bevölkerung, Gesundheit des Menschen,
- Boden,

- Wasser,
- Luft, klimatische Faktoren,
- Sachwerte,
- Kulturelles Erbe,
- Landschaft

zu erwarten.

## 5.2 KONSEQUENZEN DER ERKLÄRUNG DER BESTEHENDEN EISENBAHN WIEN – TULLN A. D. DONAU ZUR HOCHLEISTUNGSSTRECKE

Die Erklärung der bestehenden Eisenbahn Wien – Tulln a. d. Donau zur Hochleistungsstrecke stellt einen rein rechtlichen Lückenschluss im Hochleistungsstreckennetz dar und hat damit keine Auswirkungen auf die Ziele gem. § 5 Z 4 SP-V-Gesetz und die Umwelt.

Es werden dadurch keine Baumaßnahmen bedingt, weil die Eisenbahnstrecke bereits im Bestand die Voraussetzungen einer Hochleistungsstrecke (hochrangiger Charakter durch guten Ausbauzustand, hohe Bedeutung insb. im Personen-Regional- und Nahverkehr) sowie die Anforderungen an das TEN-V-Gesamtnetz (vollständige Elektrifizierung, eine Achslast von 22,5 Tonnen<sub>a</sub> und den Betrieb von Güterzügen mit einer Zuglänge von min. 740 m (einschließlich der Lokomotive oder Lokomotiven) ohne Sondergenehmigung) erfüllt.

Es sind auch darüber hinaus keine Baumaßnahmen (z. B. Niveaufreimachung von Eisenbahnkreuzungen) aus der Erklärung zur Hochleistungsstrecke abzuleiten, die im Rahmen der entlang der Strecke geplanten Baumaßnahmen zu berücksichtigen wären. Die entlang der Strecke geplanten Baumaßnahmen würden auch ohne die Erklärung der bestehenden Eisenbahn zur Hochleistungsstrecke durch die ÖBB Infrastruktur AG weiterverfolgt werden.

Die Erklärung der bestehenden Eisenbahn zur Hochleistungsstrecke führt zur Klarheit bei der Behördenzuständigkeit, die bei Hochleistungsstrecken eindeutig beim BMIMI liegt.

## 5.3 EMPFEHLUNG ZUR FESTSTELLUNG DER SP-V PFLICHT

Zusammenfassend nimmt der Initiator nach Durchführung der **Einzelfallprüfung** gem. § 3 Abs. 2 SP-V-Gesetz den Standpunkt ein, dass für den Vorschlag zur Erklärung der bestehenden Eisenbahn „**Wien – Tulln an der Donau**“ zur Hochleistungsstrecke **keine strategische Prüfung** gem. SP-V-Gesetz durchzuführen ist.

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

|                                                                                                                                                                                |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Abbildung 1: Ausschnitt Netzkarte ÖBB mit Hervorhebung Wien Franz-Josefs Bf. bis Klosterneuburg-Weidling, Ausgabe Fahrplanjahr 2026 (Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG, 2026) ..... | 2  |
| Abbildung 2: Ausschnitt TEN-V Gesamtnetz und Kernnetz: Eisenbahnstrecken und Flughäfen (Verordnung (EU) 2024/1679, Anhang 1) .....                                             | 3  |
| Abbildung 3: Auswertung Korridor Klosterneuburg: Personenverkehrsaufkommen stadtein- und stadtauswärts (VOR, 2023) .....                                                       | 4  |
| Abbildung 4: Zugzahlen gesamt 2021 (ÖBB Infrastruktur AG, 2022) .....                                                                                                          | 6  |
| Abbildung 5: Übersicht geplante Baumaßnahmen auf der Eisenbahnstrecke Wien – Tulln a. d. Donau ((Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG, 2026, eigene Bearbeitung).....                  | 7  |
| Abbildung 6: Ausschnitt Hochleistungsstreckennetz und Vorschlag einer Netzveränderung .....                                                                                    | 10 |
| Abbildung 7: Europaschutzgebiete (FFH und VS) im Bereich der Eisenbahnstrecke Wien-Tulln a. d. Donau .....                                                                     | 20 |
| Abbildung 8: Naturschutzgebiet Altenberg im Bereich der Eisenbahnstrecke Wien-Tulln a. d. Donau.....                                                                           | 21 |
| Abbildung 9: Naturdenkmale im Umfeld der Eisenbahnstrecke Wien-Tulln a. d. Donau ..                                                                                            | 22 |
| Abbildung 10: Siedlungsraum im Bereich der Eisenbahnstrecke Wien-Tulln a. d. Donau ..                                                                                          | 24 |
| Abbildung 11: Straßenlärm, Straße 2022, Summenkarte 24h (BMLUK – Lärminfo.at, 2026) .....                                                                                      | 25 |
| Abbildung 12: Schienenlärm zwischen Tulln a. d. Donau und Klosterneuburg, Schiene 2022, Summenkarte 24h (BMLUK – Lärminfo.at, 2026) .....                                      | 25 |
| Abbildung 13: Schienenlärm zwischen Klosterneuburg und Wien, Schiene 2022, Summenkarte 24h (BMLUK – Lärminfo.at, 2026) .....                                                   | 26 |
| Abbildung 14: Biosphärenpark Wienerwald im Bereich der Eisenbahnstrecke Wien-Tulln a. d. Donau.....                                                                            | 27 |
| Abbildung 15: Naturpark Eichenhain im Bereich der Eisenbahnstrecke Wien-Tulln a. d. Donau .....                                                                                | 28 |

|                                                                                                            |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Abbildung 16: Wertigkeit Ackerland im Bereich der Eisenbahnstrecke Wien-Tulln a. d. Donau .....            | 30 |
| Abbildung 17: Wertigkeit Grünland im Bereich der Eisenbahnstrecke Wien-Tulln a. d. Donau .....             | 31 |
| Abbildung 18: BEAT-Flächen im Bereich der Eisenbahnstrecke Wien-Tulln a. d. Donau ..                       | 32 |
| Abbildung 19: Wasserschutz- und Schongebiete im Bereich der Eisenbahnstrecke Wien-Tulln a. d. Donau .....  | 33 |
| Abbildung 20: Belastete Gebiete Luft (IG-Luft) im Bereich der Eisenbahnstrecke Wien-Tulln a. d. Donau..... | 35 |
| Abbildung 21: Sachwerte im Bereich der Eisenbahnstrecke Wien-Tulln a. d. Donau.....                        | 36 |
| Abbildung 22: UNESCO-Welterbe im Bereich der Eisenbahnstrecke Wien-Tulln a. d. Donau .....                 | 38 |
| Abbildung 23: Landschaftsschutzgebiet im Bereich der Eisenbahnstrecke Wien-Tulln a. d. Donau .....         | 40 |

## TABELLENVERZEICHNIS

|                                                       |    |
|-------------------------------------------------------|----|
| Tabelle 1 Bevölkerungszahl in Standortgemeinden ..... | 23 |
|-------------------------------------------------------|----|

## QUELLENVERZEICHNIS

Bundesministerium Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft -BMLUK (2026): Lärminfo.at – Lärmkarten.

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie – BMK (2023): Leitfaden für die Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V), Wien.

Land Niederösterreich (2022): Naturschutzkonzept Niederösterreich. St. Pölten

ÖBB Infrastruktur AG (2022): ÖBB Karte Zugzahlen 2021 (Stand September 2022). Wien.

ÖBB Infrastruktur AG (2026): ÖBB Netzkarte – Ausgabe Fahrplanjahr 2026. Wien

ÖBB Infrastruktur AG (2024): ÖBB Rahmenplan 2025 – 2030. Wien

Statistik Austria (2023): Abgestimmte Erwerbsstatistik 2023. Datenstand 31.10.2023

Verkehrsverbund Ost-Region – VOR (2023): Kordonenerhebung Wien 2022.

## GESETZE UND VERORDNUNGEN

Bundesgesetz über das Forstwesen (Forstgesetz 1975 – ForstG), BGBl. Nr. 440/1975 idF. BGBl. I Nr. 144/2023

Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF. BGBl. 35/2025

Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz), BGBl. I Nr. 96/2005 idF. BGBl. I Nr. 25/2014

Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken (Hochleistungsstreckengesetz – HIG), BGBl. Nr. 135/1989 idF. BGBl. Nr. 85/2025

Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 – EisbG), 60/1957 idF. BGBl. I Nr. 50/2025

Verordnung der Bundesregierung über die Erklärung weiterer Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken (2. Hochleistungsstrecken-Verordnung), BGBl. II Nr. 675/1989

Verordnung der Bundesregierung über die Erklärung weiterer Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken (4. Hochleistungsstrecken-Verordnung), BGBl. II Nr. 273/1997

Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, ABl L 2024/1679

## ABKÜRZUNGEN

|       |                                                               |
|-------|---------------------------------------------------------------|
| BEAT  | Bodenbedarf für Ernährungssicherheit in Österreich            |
| BMIMI | Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur |
| ESTW  | Elektronisches Stellwerk                                      |
| FFH   | Fauna-Flora-Habitat                                           |
| FJB   | Franz-Josefs-Bahnhof                                          |

|        |                                                                  |
|--------|------------------------------------------------------------------|
| ggst.  | gegenständlich                                                   |
| HIG    | Hochleistungsstreckengesetz                                      |
| NO2    | Stickstoffdioxid                                                 |
| PM10   | Feinstaub                                                        |
| SP-V   | Strategische Prüfung Verkehr                                     |
| TEN-V  | Transeuropäisches Verkehrsnetz                                   |
| UNESCO | United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization |
| VS     | Vogelschutz                                                      |