



**BMVIT - IV/SCH2 (Oberste Eisenbahnbaubehörde (Verfahren im Bereich der Eisenbahnen))**

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail: sch2@bmvit.gv.at

Internet: www.bmvit.gv.at



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-820.311/0001-IV/SCH2/2012 DVR:0000175

Wien, am 1. Februar 2012

**Hochleistungsstrecke Nr. 221 - Linz Hbf. bis Summerau;  
Selektiver zweigleisiger Ausbau im  
Abschnitt Hbf. Linz bis Hst. St. Georgen an der Gusen;  
Umbau der Bahnhöfe Lungitz, Gaisbach-Wartberg, Kefermarkt, Freistadt und Summerau.  
Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren  
gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000;**

## **Bescheid**

---

Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie entscheidet als Behörde gemäß § 24 Abs. 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idgF, über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 7. April 2011 betreffend Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und Erteilung der Genehmigung gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000 unter Mitwirkung der im Spruch angeführten materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen auf Grundlage der Projektsunterlagen (Umweltverträglichkeitserklärung, Planunterlagen für den Trassenverlauf, Rodungsunterlagen, Bauentwurf), des vorgelegten Gutachtens gemäß § 31a EisbG vom 14. April 2011, des Umweltverträglichkeitsgutachtens vom 26. August 2011 und der einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides darstellenden Verhandlungsschrift vom 20. Oktober 2011, unter Vorschreibung der in Spruchpunkt A.III. angeführten Nebenbestimmungen wie folgt:

### **Spruch**

#### **A. Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren**

##### **I. Genehmigung**

**I.1.** Der ÖBB-Infrastruktur AG, wird nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens die Genehmigung nach dem dritten Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) für das Vorhaben „Hochleistungsstrecke Nr. 221 - Linz Hbf. bis Summerau; Selektiver zweigleisiger Ausbau im Abschnitt Hbf. Linz bis Hst. St. Georgen an der Gusen; Umbau der Bahnhöfe Lungitz, Gaisbach-Wartberg,

Kefermarkt, Freistadt und Summerau“ nach Maßgabe der vorgelegten Projektunterlagen, und Gutachten, des Umweltverträglichkeitsgutachtens, des unter Spruchpunkt II. angeführten Sachverhalts, der im Spruchpunkt III. angeführten Nebenbestimmungen (Auflagen, Bedingungen und Befristungen) sowie der unter Spruchpunkt V. angeführten mit angewendeten materiellen Genehmigungsbestimmungen (Rechtsgrundlagen) erteilt.

- I.2. Das Erfordernis des Erwerbs der für das Vorhaben benötigten Grundstücke und Rechte bleibt unberührt.
- I.3. Es wird festgestellt, dass der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als die Nachteile, die den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehen sowie der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmender Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entsteht.
- I.4. Das Erfordernis der gesonderten Genehmigung vor der Inbetriebnahme wird nicht berührt.

## II. Beschreibung des Vorhabens

II.1. Gegenstand des Bauvorhabens „Hochleistungsstrecke Nr. 221 - Linz Hbf. bis Summerau; Selektiver zweigleisiger Ausbau im Abschnitt Hbf. Linz bis Hst. St. Georgen an der Gusen; Umbau der Bahnhöfe Lungitz, Gaisbach-Wartberg, Kefermarkt, Freistadt und Summerau“ ist der zweigleisige Ausbau des Streckenabschnitts zwischen Linz Hbf. und der Haltestelle St. Georgen an der Gusen. Zudem soll das bestehende Lokgleis als zweites Streckengleis der Summeraubahn mit der Infrastruktur im Bahnhofsbereich Linz verknüpft werden.

Zwischen km 1,945 und km 3,2 sowie km 3,420 (Hst. Frankstr.) bis km 15,243 (Hst. St. Georgen/Gusen) soll ein zweites Streckengleis mit Neubau der Eisenbahnbrücke über die Lokgleise und Neubau der Eisenbahnbrücke über die Hafensbahn zugelegt werden.

Die Eisenbahnbrücke über die Aigengutstraße soll saniert und angepasst werden.

In den Bahnhöfen Steyregg und St. Georgen/Gusen sollen Inselbahnsteige, in der Hst. Pulgarn zwei Randbahnsteige, in der Hst. St. Georgen/Gusen ein Zungenbahnsteig errichtet werden, jeweils einschl. barrierefreiem Zugang über eine Fußgängerunterführung mit Stiege und Lift.

Die Eisenbahnkreuzung in Pulgarn in km 8,793 soll aufgelassen und durch Errichtung einer Überfahrtsbrücke in km 9,279 ersetzt werden.

Die Bahnhöfe Lungitz, Gaisbach/Wartberg, Kefermarkt, Freistadt und Summerau sollen durch Errichtung eines Mittelbahnsteiges mit Wartekoje und niveaugleichem Zugang umgestaltet werden.

In den Bahnhöfen Steyregg, St. Georgen/Gusen, Lungitz, Gaisbach/Wartberg, Freistadt und Summerau, sowie in den Hst. Pulgarn und St. Georgen/Gusen sollen die Park & Ride-Anlagen umgebaut bzw erweitert werden.

Zudem ist geplant, entlang der gesamten Strecke selektiv die Entwässerungsmaßnahmen neu zu ordnen, Oberleitungsanlagen inkl. neuer Schaltgerüste, sicherungstechnische Anlagen und die

sonstige Streckenausrüstung neu- bzw. umzubauen und Lärmschutzmaßnahmen, landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen und ökologische Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen.

**II.2.** Die Genehmigung bezieht sich auf die in den Einreichunterlagen (Bauentwurf, Trassengenehmigungsunterlagen, Rodungsunterlagen und Umweltverträglichkeitserklärung) angeführten Maßnahmen.

Insbesondere sind von der Genehmigung folgende projektsgegenständliche Einzelbaumaßnahmen umfasst:

### **Eisenbahnanlagen**

#### • **Selektiver zweigleisiger Ausbau:**

- Errichtung einer Stützmauer zwischen km 2,209 und km 2,393;
- Abtrag und Neubau der Eisenbahnbrücke über die Lokgleise (km 2,577);
- Abtrag und Neubau der Eisenbahnbrücke über die Hafenbahn (km 2,630);
- Sanierung Eisenbahnbrücke über die Aigengutstraße (km 3,002);
- Im Abschnitt Raimundstraße (Linz) bis zur Hst. Franckstraße (Linz) erfolgt die Gleiszulage links vom bestehenden Gleis.
- Von der Hst. Franckstraße bis zur Brücke über die Donau erfolgt die Gleiszulage rechts vom bestehenden Gleis.
- Vom Bf. Steyregg bis zur Hst. Pulgarn erfolgt die Gleiszulage zunächst links vom bestehend Gleis und dann rechts, je nach den örtlichen Randbedingungen.
- Die Eisenbahnkreuzung nach der Hst. Pulgarn wird aufgelassen und durch eine Fußgängerunterführung in der Haltestelle und eine Straßenüberführung ersetzt.
- Von der Hst. Pulgarn bis zum Bf. St. Georgen/Gusen erfolgt die Gleiszulage zunächst links, ab dem Beginn der Umfahrung des Luftenberges durchgängig rechts vom bestehenden Gleis. Im Bereich von km 9.900 bis km 11.20, kommt es zu einer Linienverbesserung und Bündelung mit der Donaubundesstraße 3.
- Vom Bf. St. Georgen/Gusen bis zur Hst. St. Georgen/Gusen erfolgt die Gleiszulage ebenfalls rechts vom bestehenden Gleis. Die Brücke über die Gusen erhält ein zweites Tragwerk.
- Die Hst. St. Georgen/Gusen erhält ein zweites Gleis.
- Brücken und Bachdurchlässe werden im Zuge des Ausbaus abgetragen und wiedererrichtet.

#### • **Bahnhofsumbauten:**

##### **Bahnhof STEYREGG**

- Errichtung eines barrierefrei zugänglichen Inselbahnsteiges mit Wartekoje und teilweiser Überdachung;
- Errichtung einer Fußgängerunterführung zur Erschließung des Inselbahnsteiges.

##### **Haltestelle PULGARN**

- Errichtung von zwei barrierefrei zugänglichen Randbahnsteigen mit Wartekojen;
- Errichtung einer Unterführung zur Erschließung der Randbahnsteige;
- Errichtung einer teilweisen Überdachung der Bahnsteige sowie des Aufgangsbereich zu Stiege und Lift.

### **Bahnhof ST. GEORGEN an der Gusen**

- Errichtung eines barrierefrei erschlossenen Mittelbahnsteiges inkl. neuer Wartekoje;
- Die bestehende Fußgängerunterführung wird Teil des Bahnsteigzuganges;
- Errichtung der Bahnsteigüberdachung.

### **Haltestelle ST. GEORGEN an der Gusen**

- Errichtung eines barrierefrei erschlossenen Mittelbahnsteiges inkl. neuer Wartekoje.

### **Bahnhöfe LUNGITZ, GAISBACH – WARTBERG, KEFERMARKT, FREISTADT und SUMMERAU jeweils**

- Errichtung eines barrierefrei erschlossenen Mittelbahnsteiges mit Wartekoje;
- Erschließung des Bahnhofes an einem Ende mittels schienengleichen Übergangs.

#### **• Park & Ride:**

- Die Park&Ride-Anlagen im Bf. Steyregg und in der Hst. St. Georgen/Gusen werden umgestaltet und erweitert.
- Die Park&Ride-Anlage in der Hst. Pulgarn wird umgestaltet.
- Die Park&Ride-Anlage im Bf. St. Georgen/Gusen wird erweitert.
- Die Park&Ride-Anlagen Lungitz, Gaisbach-Wartberg, Freistadt und Summerau werden erweitert.

#### **• Lärmschutz:**

- Lärmschutzmaßnahmen werden im gesamten Streckenbereich von der Raimundstraße bis zum Bf. Summerau entsprechend den Regelungen der SchIV vorgesehen.
- Lärmschutzwände werden in Teilen der Gemeinden Linz, Steyregg, Luftenberg, St. Georgen/Gusen und Wartberg errichtet.

#### **• Erschütterungsschutz:**

- Erschütterungsuntersuchungen werden im gesamten Streckenbereich von der Raimundstraße bis zum Bf. Summerau durchgeführt.
- Erschütterungsschutzmaßnahmen (Unterschottermatten) werden in Teilbereichen der Gemeinde Linz erforderlich.

#### **• Des Weiteren erfolgen Begleitmaßnahmen wie**

- Erneuerung und Errichtung des Unterbaus;
- Erneuerung der Oberleitungsanlage (16 2/3 Hz);
- Anpassung der elektrotechnischen Anlagen (50 Hz);
- Anpassung der Sicherungsanlage;
- Anpassung der Telekomanlagen;
- Abtrag von Gleisen.

#### **• Entwässerungsmaßnahmen:**

- Errichtung von Pumpschächten;
- Errichtung von Gerinnequerungen,

- Errichtung von Retentionsbecken;
- Tragwerkszulegung;
- Errichtung eines Stauraumkanals.

### **Wegenetz**

- Die Straßen L569 in Steyregg, Ederstraße in Luftenberg und am Bahnhof in St. Georgen/Gusen werden im Zuge des Projektes bahnparallel umgelegt.

### **Begleitmaßnahmen**

- erforderliche befristete und unbefristete Rodungen gemäß Spruchpunkt II.8.

**II.3.** Es wird festgestellt, dass die ÖBB-Infrastruktur AG verpflichtet ist, auf ihre Kosten bestehende Wege- und Straßenverbindungen sowie Verlegungen von Wasserläufen und allfällig berührten bestehenden Drainagen, wie im Projekt dargestellt, wiederherzustellen bzw. auszuführen.

**II.4.** Die der Genehmigung zugrunde liegenden Unterlagen, ergeben sich insbesondere aus dem Bauentwurf im Sinne des § 31b EISB idGF gemäß dem Inhaltsverzeichnis, Einlagezahl 00/01, Versionsnummer LISU-EB-LSAL-00-000, vom 31. März 2011.

Dies insoweit, als sich aus den von der Projektwerberin während der mündlichen Verhandlung abgegebenen Erklärungen, oder aus diesem Bescheid selbst nichts Abweichendes ergibt.

**II.5.** Durch das Vorhaben sind nachstehende Gemeinden als **Standortgemeinden** berührt:

- Landeshauptstadt Linz
- Stadtgemeinde Steyregg
- Gemeinde Luftenberg a.d. Donau
- Marktgemeinde St. Georgen/Gusen
- Gemeinde Langenstein
- Marktgemeinde Ried in der Riedmark
- Gemeinde Katsdorf
- Marktgemeinde Wartberg ob der Aist
- Stadtgemeinde Pregarten
- Gemeinde Hagenberg im Mühlkreis
- Marktgemeinde Kefermarkt
- Marktgemeinde Neumarkt im Mühlkreis
- Marktgemeinde Lasberg
- Stadtgemeinde Freistadt
- Gemeinde Waldburg
- Marktgemeinde Rainbach im Mühlkreis

**II.6.** Die Rechtswirkungen der Genehmigung im Sinne des § 5 HIG, wonach auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert

werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien errichtet oder erweitert werden dürfen, bezieht sich auf die jeweils im Maßstab 1:1000 vorgelegten Trassenverlaufspläne des Einreichoperates mit den Versionsnummern LISU-EB-LSSP-02-1301 fortlaufend bis LISU-EB-LSSP-02-1316, alle 16 Pläne vom 31. März 2011.

Diese Pläne weisen den Geländestreifen in den einzelnen Standortgemeinden mit den betroffenen Grundstücksteilen aus, liegen beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, beim Amt der oberösterreichischen Landesregierung sowie bei den Standortgemeinden auf und bilden einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides.

**II.7.** Die im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Verfahren mit behandelten und von der Genehmigung mit umfassten wasserrechtlichen Belange im Sinne des § 127 Abs. 1 lit b WRG beziehen sich insbesondere auf nachstehende, durch die Bauausführung der Eisenbahnanlagen notwendig werdenden wasserbautechnischen Maßnahmen:

- Pumpschacht (Sanierung Altlast), Retentionsbecken (vorgeschaltet zur Einleitung Donau bei km 4,60);
- Gerinnequerung Finstergrabenbach (geringfügige Adaptierung des Böschungsbereiches und Renaturierung des Baches);
- Gerinnequerung Reichenbach;
- Retentionsbecken (vorgeschaltet zur Einleitung Reichenbach bei km 10,30);
- Retentionsbecken (vorgeschaltet zur Einleitung Erletbach bei km 12,00);
- Retentionsbecken (vorgeschaltet zur Einleitung Gemeindekanal bei km 13,50);
- Tragwerkszulegung Gusenbrücke;
- Retentionsbecken (vorgeschaltet zur Einleitung Gemeindekanal bei km 18,60);
- Stauraumkanal (vorgeschaltet zur Einleitung Gemeindekanal bei km 20,30).

**II.8.** Die Genehmigung umfasst die Rodung folgender Waldflächen der nachstehenden Katastralgemeinden:

| Bezirk          | Gemeinde   | KG                    | KG-Nr         | dauerhaft     | befristet    | Faktor für dauerhaft | Ersatzleistung |
|-----------------|------------|-----------------------|---------------|---------------|--------------|----------------------|----------------|
| Urfahr-Umgebung | Steyregg   | <b>Steyregg</b>       | <b>45641</b>  | <b>19.436</b> | <b>3.011</b> | 0,5                  | <b>9.718</b>   |
| Perg            | Luftenberg | <b>Luftenberg</b>     | <b>43105</b>  | 11.481        | 2.253        |                      |                |
|                 |            | abzüglich Gst. 2134/1 |               |               | -256         |                      |                |
|                 |            | abzüglich Gst. 2384/2 |               | -107          | -510         |                      |                |
|                 |            |                       | <b>11.374</b> | <b>1.487</b>  | 1,5          | <b>17.061</b>        |                |
|                 | Katsdorf   | <b>Bodendorf</b>      | <b>43102</b>  | <b>631</b>    | <b>192</b>   | 2                    | <b>1.262</b>   |
|                 |            |                       |               | <b>31.441</b> | <b>4.690</b> |                      | <b>28.041</b>  |

**II.9.** Über den Antrag gemäß § 119 (nunmehr § 102) Abs. 1 Z 3 EisbG, die Entscheidung 2008/164/EG der Kommission vom 21. Dezember 2007 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich eingeschränkt mobiler Personen im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem (TSI PRM) bzw. Teile davon für nicht anwendbar zu erklären, wird mit gesondertem Bescheid abgesprochen.

### **III. Nebenbestimmungen**

Mit der Genehmigung werden der ÖBB-Infrastruktur AG die Einhaltung bzw. Erfüllung der nachstehend angeführten Nebenbestimmungen (Auflagen und Bedingungen) vorgeschrieben:

#### **III.1. Allgemeine Vorschreibung**

Das Vorhaben ist innerhalb von zehn Jahren ab Bescheiddatum auszuführen und der Betrieb zu eröffnen.

**III.2.** Im Zusammenhang mit dem Umbau der Bahnhöfe Lungitz, Gaisbach-Wartberg, Kefermarkt, Freistadt und Summerau wird die Genehmigung für den Zugang zu den dort vorgesehenen Mittelbahnsteigen unter folgender Bedingung erteilt:

Liegt bis zum Beginn der jeweiligen Baumaßnahme hinsichtlich des Ausnahmeantrags von der Entscheidung 2008/164/EG der Kommission vom 21. Dezember 2007 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich eingeschränkt mobiler Personen im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem (TSI PRM) keine Entscheidung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vor, hat der Zugang zu diesen Mittelbahnsteigen der TSI PRM zu entsprechen.

Der Nachweis über die gewählte Bauausführung bzw. die gesetzten betrieblich-organisatorischen Maßnahmen ist spätestens mit dem Antrag um Erteilung der Bewilligung zur Inbetriebnahme zu erbringen.

#### **III.3. Vorschreibungen aus Sicht des Fachgebietes Schalltechnik, Lärm sowie Erschütterung und Körperschall**

##### **III.3.1. Erschütterungsschutz: Bauphase:**

Die in der UVE getroffenen Festlegungen hinsichtlich der Baustellenarbeitszeiten (mit Ausnahme der unbedingt notwendigen Tätigkeiten mit Sperren grundsätzlich nur Tagbetrieb) und hinsichtlich eines lärmarmen und erschütterungsarmen Baubetriebes, Auswahl der Bauverfahren mit Einsatz erschütterungsarmer Baugeräte, die Vornahme der Risskartierung, Erschütterungsüberwachung, Sprengüberwachung und Erdkellerüberwachung, sind bei der Bauausführung zu einzuhalten. Notwendige Abweichungen mit Unterschreitung der in der erschütterungstechnischen Untersuchung (Univ. Prof. Dr. Steinhauser, Wien, EZ 19/01) Unbedenklichkeitsentfernungen von Bauarbeiten zu gefährdeten Objekten und Erdkeller sind unter besonderer Überwachung mit Immissionskontrolle und ausreichenden Schutzmaßnahmen vorzunehmen und den betroffenen Eigentümern und Bewohnern bekannt zu geben.

## **Beweissicherung und begleitende Kontrolle**

### **III.3.2. Betriebsphase:**

Nach Fertigstellung und Betriebsaufnahme nach einer angemessenen Einfahrperiode (mindestens 6 Monate) sind Kontrollmessungen der durch den Bahnbetrieb tatsächlich auftretenden Erschütterungsimmissionen und Sekundärschallimmissionen als Nachweis der Erfüllung des prognostizierten „guten Erschütterungsschutz“ vorzunehmen.

Die Ergebnisse der Messungen sind samt den daraus nach ÖNORM S 9012 bzw. ON-ISO 2631-1 und 2631-2 ermittelten Beurteilungsgrößen Berichte zu erstellen und der Behörde auf deren Verlangen vorzulegen.

Die Kontrolluntersuchungen sind jeweils an mindestens einem erschütterungsexponierten Wohnobjekt in folgenden Bereichen vorzunehmen:

- Linz, Zamenhofstraße
- Steyregg, Linzer Straße
- Abwinden, Dorfweg
- St. Georgen an der Gusen, Bahnhofstraße oder Am Damm.

### **III.4. Vorschreibungen aus Sicht des Fachgebietes Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik:**

#### **Bauphase**

**III.4.1.** Die Lagerung von grundwassergefährdenden Stoffen oder kontaminiertem Material darf nur auf befestigten Flächen erfolgen.

#### **Bauhilfsstoffe**

**III.4.2.** Die Auswahl und Verwendung von Bauhilfsstoffen hat dem Stand der Technik gemäß Anhang G des Wasserrechtsgesetzes 1959 idgF entsprechend zu erfolgen.

## **Beweissicherung und begleitende Kontrolle**

**III.4.3.** Bei den Objekten 1002, 1003 und 1004 ist grundwasserstromaufwärts bzw. grundwasserstromabwärts der Spundwandkonstruktionen jeweils zumindest ein Kontrollpegel zu setzen, der für den Objektsbereich den Schwankungsrahmen des Grundwassers mit ausreichender Genauigkeit ermittelt. Sofern ein Einstau- oder ein Sunkeffekt über das Ausmaß der Geringfügigkeit (das sind jeweils 10 cm über dem jeweils gemessenen Grundwasserhöchststand bzw. 10 cm unter dem jeweils gemessenen Grundwassertiefststand des nächst zum Objekt situierten Pegels) gemessen wird, sind diese Spundwandkonstruktionen so weit wie möglich wieder zu ziehen, um nachhaltige negative Einflüsse der Spundwand auf den Grundwasserkörper (Einstau von Altlasten und/oder Ansaugung belasteter Wässer) zu vermeiden.

**III.4.4.** Der Brunnen BR-LU16 ist in das im Umweltverträglichkeitsgutachten vorgeschriebene quantitative Beweissicherungsprogramm aufzunehmen.

### **III.5. ergänzende Auflagen und Bedingungen aus forstfachlicher Sicht betreffend die Rodungsbewilligung gemäß Spruchpunkt A.II.8.:**

#### **Bau- und Betriebsphase**

**III.5.1.** Die Rodung ist an den ausschließlichen Zweck des selektiven zweigleisigen Ausbaus vom Hbf. Linz bis zur Hst. St. Georgen an der Gusen und den Umbau der Bahnhöfe Lungitz, Gaisbach-Wartberg, Kefermarkt, Freistadt und Summerau sowie Lärmschutzplanung und das Ersatzbauwerk Pulgarn gebunden.

Die Rodungsflächen sind auf das unumgänglich notwendige Ausmaß zu beschränken. Die beanspruchten Rodungsflächen sowie die geplanten Schutz – und Ausgleichsmaßnahmen sind in den Lageplänen M 1:2000 (Stand Mai 2010) und M 1:2000 (Stand November 2010) nach Lage, Figur und Größe dargestellt und bilden unter Zugrundelegung des Berichtes zum forstrechtlichen Einreichoperat (EZ 10/01, Versionsnummer LISU-FR-LSAL-00-0001 vom 31.03.2011) einen wesentlichen Bestandteil des Rodungsbescheides.

**III.5.2.** Die Rodungsbewilligung erlischt, wenn der Rodungszweck bis zum Ablauf eines Zeitraumes von 10 Jahren ab Rechtskraft dieses Genehmigungsbescheides nicht erfüllt wurde, das heißt, wenn die Rodung der beantragten Waldflächen zum Zwecke der Verwirklichung des Vorhabens nicht bis zu diesem Zeitpunkt durchgeführt wurde.

**III.5.3.** Die Rodungen dürfen erst dann durchgeführt werden, wenn derjenige, zu dessen Gunsten die Rodungsbewilligung erteilt worden ist, das Eigentumsrecht oder ein sonstiges dem Rodungszweck entsprechendes Verfügungsrecht an den zur Rodung bewilligten Waldflächen erworben hat.

**III.5.4.** Die schriftlichen Vereinbarungen mit den Grundeigentümern über die Durchführung der Ersatzleistung (Ersatzaufforstungen, Maßnahmen zur Verbesserung des Waldzustandes) sind der Behörde nachzuweisen.

**III.5.5.** Die Ermittlung der Ersatzleistungen sowie die Durchführung der Maßnahmen für Bau und Betrieb sind in Rücksprache mit dem forsttechnischen Dienst der jeweils betroffenen Bezirksverwaltungsbehörde durchzuführen.

**III.5.6.** Die Wiederbewaldung der befristeten Rodungsflächen ist spätestens in der vegetationsstechnisch nächstmöglichen Pflanzperiode nach Bauende durchzuführen.

**III.5.7.** Es sind alle Möglichkeiten in Zusammenwirken mit den von der permanenten Rodung betroffenen Bezirksforstinspektionen auszuschöpfen, um als Ersatzleistungen Ersatzaufforstungen oder Maßnahmen zur Verbesserung des Waldzustandes zu erreichen, wobei die verlorenen gegangenen Waldfunktionen berücksichtigt werden müssen. Erst bei nachweislicher Unmöglichkeit kann auf eine Ersatzleistung in Form eines Geldbetrages zurückgegriffen werden.

**III.5.8.** Das Ausmaß der Ersatzaufforstungsfläche hat in der KG Steyregg dem Ausmaß von 1:0,5, in der KG Luftenberg dem Ausmaß 1:1,5 und in der KG Bodendorf dem Ausmaß von 1:2 zu entsprechen. Sollten waldverbessernde Maßnahmen durchgeführt werden, so sind die Rodungsflächen in der KG Steyregg im Ausmaß von 1:1, KG Luftenberg im Ausmaß 1:3 und in der KG Bodendorf im Ausmaß von 1:4 zu ersetzen. Für die verbleibenden Waldflächen ist ein Geldbetrag von € 15.000.- /ha zu entrichten.

### **III.6. Vorschriften aus Sicht des Fachbereiches Tiere, Pflanzen, Lebensräume, Gewässerökologie, Land- u. Forstwirtschaft, Jagd u. Fischerei:**

**III.6.1.** Zur Verminderung der Trübungsfolgen im Zuge der Bauarbeit sind im Bereich von 100-200 m bachabwärts der Eingriffe in das Gewässer Maßnahmen zur Reaktivierung der vorhandenen Laichplätze durchzuführen. Dies hat nach Beendigung der Arbeiten zu erfolgen.

**III.6.2.** Die Festlegung der zu revitalisierenden Flächen und ihrer Größe bzw. die Menge des einzubringenden Substrats ist im Zuge der naturschutzrechtlichen Detailplanung auszuarbeiten und festzulegen. Unter Beistellung der ökologischen Bauaufsicht ist die jeweils entsprechende Maßnahme durchzuführen.

### **IV. Entscheidung über Einwendungen**

Über die im Rahmen des Verfahrens erhobenen Einwendungen, Anträge und sonstigen Vorbringen wird wie folgt entschieden:

1. Alle gegen das Vorhaben erhobenen Einwendungen, Anträge und sonstigen Vorbringen werden, soweit es sich nicht um zivilrechtliche Einwendungen handelt oder den Einwendungen durch die Aufnahme von entsprechenden Nebenbestimmungen oder durch bereits im Bauentwurf selbst vorgesehenen Maßnahmen entsprochen wird, als unbegründet

**abgewiesen.**

2. Zivilrechtliche Ansprüche werden

**zurückgewiesen**

und auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

3. Nicht verfahrensgegenständliche Einwendungen werden

**zurückgewiesen.**

Bestehende Vereinbarungen werden hievon nicht berührt bzw. steht dies der Möglichkeit noch abzuschließender privatrechtlicher Vereinbarungen nicht entgegen bzw. werden hievon während der Verhandlung erfolgte Zusagen nicht berührt.

### **V. Rechtsgrundlagen**

- § 23b Abs. 1 Z. 2 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idgF
- §§ 24 Abs. 1 und 24f Abs. 1, Abs. 1a, Abs. 2, Abs. 3 sowie Abs. 5 UVP-G 2000, idgF jeweils in Verbindung mit
- §§ 2, 3 und 5 Hochleistungsstreckengesetz - HIG, BGBl. Nr. 135/1989 idgF
- § 31f Eisenbahngesetz 1957 - EisbG, BGBl. Nr. 60 idgF
- § 94 des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes (ASchG), BGBl. Nr. 450/1994 idgF
- §§ 17 bis 19 des Forstgesetzes 1975 (ForstG), BGBl. Nr. 440/1975 idgF
- §§ 44a ff. und 59 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG, BGBl. Nr. 51/1991 idgF

## **B. Kosten**

### **I. Vorschreibung von Kommissionsgebühren des Bundes:**

Für die am 20. und 21. September 2011 und 19. und 20. Oktober 2011 durchgeführten Amtshandlungen (öffentliche Erörterung, öffentliche mündliche Verhandlung) hat die ÖBB-Infrastruktur AG innerhalb von vierzehn Tagen ab Bescheidzustellung Kommissionsgebühren in Höhe von

**€ 1.476,60**

für insgesamt 107 Halbstunden (eine Halbstunde zu € 13,80) für drei bzw. vier Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie durch Einzahlung auf das **Konto Nummer 5040.003** bei der Österreichischen Postsparkasse, **BLZ 60 000**, lautend auf Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, zu entrichten. Als Verwendungszweck ist die Zahl dieses Bescheides anzuführen.

#### **Rechtsgrundlagen:**

§ 77 AVG idgF

Bundes-Kommissionsgebührenverordnung 2007 (BKommGebV), BGBl. II Nr. 262/2007 idgF

## **B e g r ü n d u n g**

### **A. Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens**

#### **Vorverfahren:**

Mit Schreiben vom 20. April 2010, GZ. BA-NA-WEPA-0004-10-Gab, hat die ÖBB-Infrastruktur AG die Durchführung eines Vorverfahrens für die Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens im Sinne des § 24 Abs. 7 iVm § 4 UVP-G 2000 beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als UVP-Behörde beantragt.

Diesem Antrag waren ein Konzept für die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE-Konzept) samt Darlegung der Grundzüge des Vorhabens und eine „Rechtslandkarte“ angeschlossen.

Die Behörde hat gemäß § 4 UVP-G 2000 gegenüber der Projektwerberin zu diesen Unterlagen ehestmöglich, spätestens aber drei Monate nach deren Einlangen, nach Beiziehung der mitwirkenden Behörden und allenfalls auch Dritter Stellung zu nehmen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als UVP-Behörde hat diesen Bestimmungen entsprechend mit Schreiben vom 1. April, BMVIT-820.311/0001-IV/SCH2/2010, bzw. mit E-Mail vom 27. April 2010, die vorgelegten Unterlagen den voraussichtlich mitwirkenden Behörden zur Kenntnisnahme und Abgabe einer allfälligen Stellungnahme übermittelt.

Zudem hat am 5. Mai 2010 eine Besprechung der mitwirkenden Behörden im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie stattgefunden.

Des Weiteren hat die UVP-Behörde gemäß § 24c Abs. 1 und 2 UVP-G 2000 eine Koordination sowie Sachverständige aus projektsrelevanten Fachgebieten bestellt bzw. beigezogen und diesen das Konzept zur Umweltverträglichkeitserklärung mit dem Auftrag zur Verfügung gestellt, insbe-

sondere, offensichtliche Mängel des Vorhabens oder des Konzepts für die Umweltverträglichkeitserklärung aufzuzeigen und voraussichtlich zusätzlich erforderliche Angaben in der Umweltverträglichkeitserklärung anzuführen.

Der daraus als „Zusammenfassung der Stellungnahmen zum Konzept für die Umweltverträglichkeit“ resultierende Bericht vom 1. Juli 2010 wurde der ÖBB-Infrastruktur AG seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie mit Schreiben vom 2. Juli 2010 übermittelt und das UVP-Vorverfahren damit abgeschlossen.

### **Verfahrensablauf:**

#### **Antrag und Einleitung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens:**

Auf Basis der Ergebnisse dieses Vorverfahrens hat die ÖBB-Infrastruktur AG mit Schreiben vom 7. April 2011, GZ. NA-WEPA-UVP-0012-11-Gab, eingelangt am 14. April 2011, bei der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie die Durchführung eines Umweltverträglichkeitsprüfungs- und teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens für das im Betreff genannte Bauvorhaben beantragt.

In diesem Zusammenhang wurde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 iVm § 3 HIG um die Erteilung der Trassengenehmigung, iVm § 31 ff. EisbG um die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für die vom Vorhaben umfassten Eisenbahnanlagen, einschließlich Mitbehandlung der wasserrechtlichen Bestimmungen, iVm § 17 ff ForstG für die Erteilung der forstrechtlichen Rodungsbewilligung, iVm § 119 Abs. 1 Z. 3 EisbG (seit der Novelle des BGBl. I Nr. 124/2011 § 102 Abs. 1 Z. 3) um Erklärung der TSI PRM für nicht anwendbar sowie alle sonstigen für die Ausführung des Vorhabens allenfalls erforderlichen Genehmigungen, die in die Zuständigkeit der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie oder andere Bundesminister/innen in erster Instanz fallen, angesucht.

Dem Antrag waren die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen (Umweltverträglichkeitserklärung, Bauentwurf, Gutachten gemäß § 31a EisbG und Trassengenehmigungsunterlagen) – auch in elektronischer Form - angeschlossen.

Daraufhin wurde seitens der Behörde das Prüfungsverfahren im Sinne des § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 eingeleitet und die Ergänzungsbedürftigkeit des Genehmigungsantrages bzw. der Umweltverträglichkeitserklärung geprüft. Weiters wurden im Sinne des § 24a Abs. 3 UVP-G 2000 die Projektunterlagen aus fachlicher und rechtlicher Sicht im Hinblick auf ihre Vollständigkeit einer Prüfung unterzogen.

Zur fachlichen Prüfung des Antrages sowie zur Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens (im Folgenden UVG) wurden seitens der Behörde Gutachter aus folgenden Fachbereichen bestellt bzw. herangezogen:

- Eisenbahnwesen und Eisenbahnbetrieb
- Schalltechnik, Lärm, sowie Erschütterung und Körperschall
- Humanmedizin
- Verkehr

- Klima
- Luftschadstoffe
- Elektromagnetische Felder, Licht (Beleuchtung)
- Wasserbautechnik
- Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik
- Boden, Grundwasserchemie und Abfallwirtschaft
- Tiere, Pflanzen, Lebensräume, Gewässerökologie, Land- u. Forstwirtschaft, Jagd u. Fischerei

Von der Behörde wurde auch ein UVP-Koordinator zur Unterstützung der Behörde sowie der Koordination der Erstellung des UVG (Gesamtgutachten) beauftragt, wobei seitens der Koordination auch die Fachgebiete

- Raumplanung,
- Stadt-, Orts- und Landschaftsbild,
- Sach- Kulturgüter, Denkmale sowie
- Freizeit und Erholung

im UVG behandelt wurden.

Gemäß den Bestimmungen des § 24a Abs. 3 bis 5 UVP-G 2000 wurden die entsprechenden Unterlagen Mitte April an die mitwirkenden Behörden, die Standortgemeinden, an die Oberösterreichische Umweltschutzbehörde und an das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (UBA), das Verkehrs-Arbeitsinspektorat, sowie jeweils an den Landeshauptmann und an das wasserwirtschaftlichen Planungsorgan von Oberösterreich übermittelt. Unter anderem erfolgte die Anhörung der Interessensvertretungen und der Gemeinden im Sinne des § 4 Abs. 1 HIG zur Erlangung einer Trassengenehmigung nach § 3 Abs. 2 HIG.

Gemäß den Bestimmungen des § 119 Abs. 1 Z 3 iVm Abs. 2 EisbG wurden der Europäischen Kommission mit Schreiben vom 11. Juli 2011, BMVIT-820.311/0015-IV/SCH2/2011, die notwendigen Unterlagen mit dem Ersuchen übermittelt, den zuständigen Ausschuss zu befragen und dem Antrag auf Ausnahmeregelung statt zu geben.

Des Weiteren wurde der gemäß § 24b Abs. 1 UVP-G 2000 erstellte Zeitplan im Internet unter [http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/linz\\_summerau/index.html](http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/linz_summerau/index.html) (im Folgenden „Homepage des bmvit“) veröffentlicht. Der Zeitplan sah im Wesentlichen die Termine für Verfahrenseinleitung, die öffentliche Auflage der Einreichunterlagen, die Fertigstellung und Auflage des UVG, die öffentliche Erörterung und öffentliche mündliche Verhandlung sowie die Bescheiderlassung und Auflage des Genehmigungsbescheides vor.

### **Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages und öffentliche Auflage:**

Nach Abschluss der im UVP-G 2000 vorgesehenen Verfahrensschritte für die Prüfung der Vollständigkeit der Einreichunterlagen bzw. der Umweltverträglichkeitserklärung wurde der das gegenständliche Verfahren einleitende Antrag vom 7. April 2011 sowie die öffentliche Auflage der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) vom 17. Mai 2011 bis einschließlich 1. Juli 2011 gemäß den

§§ 24 Abs. 8 iVm § 9 UVP-G 2000 und §§ 44a und 44b des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG) im Großverfahren durch Edikt vom 11. Mai 2011, kundgemacht.

Die Verlautbarung erfolgte im redaktionellen Teil der Oberösterreich-Ausgabe der „Kronen Zeitung“ und der „Oberösterreichischen Nachrichten“ sowie im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“. Die Veröffentlichung erfolgte weiters durch Kundmachung im Internet auf der Homepage des bmvit.

Ergänzend wurden sämtliche Standortgemeinden ersucht, dieses Edikt an der jeweiligen Amtstafel anzuschlagen und die Unterlagen bis zum Ende der Einsichtsfrist aufzulegen und im Anschluss daran ein mit Anschlag- und Abnahmevermerk versehenes Edikt an die Behörde zu retournieren.

Dem Edikt waren der Gegenstand des Antrages und eine Beschreibung des Vorhabens zu entnehmen. Es wurde festgelegt, dass bei der UVP-Behörde und den gemäß § 9 Abs. 2 UVP-G 2000 von der Behörde bestimmten Standortgemeinden (Linz, Steyregg, Luftenberg und Kefermarkt) sowie in der Bezirksverwaltungsbehörde für jeden vom Vorhaben berührten Bezirk (Linz, Urfahr-Umgebung, Perg und Freistadt) während der Auflagefrist in die Unterlagen Einsicht genommen werden könne und dass bei der Behörde in diesem Zeitraum von jedermann schriftlich Einwendungen eingebracht werden können. Ebenso wurde die Möglichkeit der Entstehung von Bürgerinitiativen und deren Teilnahme am Verfahren als Partei angeführt. Des Weiteren erfolgten die wesentlichen Rechtsbelehrungen, wonach Beteiligte, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erheben, gemäß § 44b AVG insoweit ihre Parteistellung verlieren. Zuletzt wurde hervorgehoben, dass alle weiteren Kundmachungen und Zustellungen in diesem Verfahren durch Edikt vorgenommen werden können.

Nach der Einleitung des Verfahrens sowie während der Einwendungsfrist vom 17. Mai 2011 bis einschließlich 1. Juli 2011 wurden beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie folgende schriftliche Stellungnahmen eingebracht:

#### **A. Stellungnahmen der mitwirkenden Behörden gemäß § 24a Abs. 3 UVP-G 2000:**

Die Unterlagen wurden den mitwirkenden Behörden bereits vor der öffentlichen Auflage übermittelt bzw. diese bei einer Behördenbesprechung am 28. April 2011 über das Verfahren informiert.

1. Bezirkshauptmannschaft Perg als Forstbehörde, Dirnbergerstr. 11, 4320 Perg vom 10.06.2011
2. Stadtgemeinde Steyregg, Weissenwolffstr. 3, 4221 Steyregg vom 14.06.2011
3. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Abteilung I/3 (Oberste Forstbehörde), Stubenring 1, 1010 Wien vom 20.06.2011
4. Marktgemeinde Luftenberg, Europaweg 1, 4225 Luftenberg vom 22.06.2011
5. Marktgemeinde Wartberg ob der Aist, Hauptstr. 5, 4224 Wartberg ob der Aist vom 29.06.2011
6. Marktgemeinde St. Georgen/Gusen, Marktplatz 12, 4222 St. Georgen/Gusen vom 27.06.2011

#### **B. Stellungnahmen von Umweltschutz, Standortgemeinden und Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000:**

Bereits im Zuge der Verfahrenseinleitung wurde gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000 den Standortgemeinden der Genehmigungsantrag, die sie betreffenden Projektunterlagen (Trassengenehmi-

gungsunterlagen, Bauentwurf) und die Umweltverträglichkeitserklärung übermittelt. Die Stellungnahmen der Standortgemeinden sind im Zuge der öffentlichen Auflage vom 17. Mai 2011 bis einschließlich 1. Juli 2011 hauptsächlich als mitwirkende Behörden (siehe Punkt A.) erfolgt. Weiters wurden gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000 der Oberösterreichischen Umweltschutzbehörde und dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft unverzüglich die Umweltverträglichkeitserklärung übermittelt und diesen die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt.

1. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Referat Umweltbewertung (UBA), Spittelauer Lände 5, 1090 Wien vom 15.06.2011
2. Oberösterreichische Umweltschutzbehörde, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz vom 27.06.2011

### **C. Stellungnahmen der Länder und gesetzlichen Interessensvertretungen gemäß § 4 Abs. 1 HIG:**

Im Zuge dieses Verfahrens wurde u. a. um Erteilung der Trassengenehmigung gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 iVm § 3 Abs. 2 Hochleistungsstreckengesetz (HIG), BGBl. Nr. 135/1989 idgF für die Sicherstellung des Trassenverlaufes des im Betreff genannten Bauvorhabens angesucht. Mit Schreiben vom 30. Mai 2011, GZ. BMVIT-820.311/0009-IV/SCH2/2011, wurde den gesetzlichen Interessensvertretungen die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt. Dem Land Oberösterreich sowie den Standortgemeinden wurde diese Möglichkeit im Zuge der öffentlichen Auflage des Antrages eingeräumt.

1. Arbeiterkammer Oberösterreich, Vorgartenstr. 40, 4020 Linz vom 01.06.2011
2. Landwirtschaftskammer Oberösterreich, Rechtsabteilung, Auf der Gugl 3, 4021 Linz vom 21.06.2011
3. Landwirtschaftskammer Oberösterreich, Rechtsabteilung, Auf der Gugl 3, 4021 Linz Ergänzung vom 21.06.2011

### **D. Stellungnahmen gemäß § 24 Abs. 8 iVm § 9 UVP-G 2000 und §§ 44a und b AVG:**

Von dem Recht zur Stellungnahme bzw. Erhebung von Einwendungen haben innerhalb offener Frist die nachfolgend Angeführten Gebrauch gemacht:

1. MOSER GmbH, vertreten durch Wilhelm Moser, Felsenweg 15, 4225 Luftenberg vom 30.05.2011
2. Gemeinsame Stellungnahme von Gemeindegürgern der MG Wartberg/Aist vom 19.05.2011
3. Dr. Heidemarie KLEINBAUER, Dr. Andreas HAUER ua, Burgweg 12, 4225 Luftenberg vom 20.05.2011
4. Johannes KRANEWITTER, Bernsteinstraße 20, 4225 Luftenberg vom 08.06.2011
5. Austrian Power Grid AG, Wagramerstraße 19, 1220 Wien, vertreten durch Herbert Minichberger vom 08.06.2011
6. Mario SCHIEGL, Sandra GRILLENBERGER und Timo GRILLENBERGER, Sonnleiten 19, 4222 St.Georgen/Gusen vom 13.06.2011
7. Gemeinsame Stellungnahme von 28 Gemeindegürgern der Gemeinde Katsdorf samt Unterstützung durch den Bgm. vom 15.06.2011
8. Gemeinsame Stellungnahme von Gottlieb SORIAT vom 25.04.2011 und Gemeindegürgern der MG St. Georgen/Gusen vom 14.06.2011

9. Welser Kieswerke TREUL & Co. Gesellschaft m.b.H., Kieswerkstr. 6, 4623 Gunskirchen vom 14.06.2011
10. Ing. Gunter NOWAK, Dorfweg 237, 4225 Luftenberg vom 20.06.2011
11. Martin NOWAK, Dorfweg 237, 4225 Luftenberg vom 20.06.2011
12. Linz AG, Postfach 1300, 4021 Linz vom 21.06.2011
13. ERT-Steyregg, vertreten durch Mario SAILER, Steglandweg 9, 4060 Leonding vom 21.06.2011
14. Ingrid und Franz RIEL, Innere Breiten 8, 4222 St. Georgen/Gusen vom 22.06.2011
15. Eleonore WEISSENGRUBER, Erletweg 2 und Josef SCHALLER, Erletweg 4, 4225 Luftenberg vom 24.06.2011
16. Regina und Walter KRUPKA, Im Tal 15, 4292 Kefermarkt vom 26.06.2011
17. Augustiner Chorherrenstift St. Florian, Stiftstr. 1, 4490 St. Florian vom 28.06.2011
18. Mag. Ernst BÖHM, Figulystr. 25, 4021 Linz vom 29.06.2011
19. Martina und Gerhard GIESAUER, Hintbergweg 1, 4225 Luftenberg vom 29.06.2011
20. Johann OBERREITER, Innere Breiten 6, 4222 St. Georgen/Gusen vom 29.06.2011
21. Christa und Johannes MAYBÖCK, Lungitz 31, 4223 Katsdorf vom 24.06.2011
22. Peter SCHATZ und Kerstin CZINK, Lungitz 26, 4223 Katsdorf vom 27.06.2011
23. Ing. Mag. Thomas GRASSLER, Lungitz 55, 4223 Katsdorf vom 28.06.2011
24. Dr. Alois FARTHOFER, Bahnhofstr. 45, 4222 St. Georgen/Gusen vom 29.06.2011
25. Wolfgang und Sabine DANNER, Im Tal 6, 4292 Kefermarkt vom 27.06.2011
26. Ernestine LEIBETSEDER, Mauthausener Str. 22, 4222 St. Georgen/Gusen vom 29.06.2011
27. Johann FARTHOFER jun., Bahnhofstr. 45, 4222 St. Georgen/Gusen vom 30.06.2011
28. Dr. Norbert und Christl NIEDERMAYR, Bahnhofstr. 49, 4222 St. Georgen/Gusen vom 30.06.2011
29. Dr. Alois FARTHOFER, Bahnhofstr. 45, 4222 St. Georgen/Gusen Erg. vom 30.06.2011
30. Dr. Renate DE KRUIJFF Bahnhofstr. 45, 4222 St. Georgen/Gusen vom 30.06.2011
31. Johann HUEMER, Dorfweg 28, 4225 Luftenberg vom 25.06.2011
32. Herbert KAISER, Kirchenstr. 25, 3660 Kl. Pöchlarn vom 25.06.2011
33. Daniela M. GÜTTLER, Lungitz 29, 4223 Katsdorf vom 30.06.2011
34. Ing. Johann PRAMMER, Bahnhofstraße 51, 4222 St. Georgen/Gusen vom 29.06.2011
35. Mario SCHIEGL, Sonnleiten 19, 4222 St. Georgen/Gusen, Erg. vom 01.07.2011 zu D006
36. Franz u. Manuela FARTHOFER; Bahnhofstraße 47, 4222 St. Georgen/Gusen vom 01.07.2011
37. Amt der Oö. Landesregierung, Dir. Umwelt und Wasserwirtschaft, Abt. Anlagen-, Umwelt- und Wasserrecht / Wasserwirtschaftliches Planungsorgan, Kärntnerstraße 12, 4021 Linz vom 30.06.2011
38. Eva BUMBERGER, Mauthausener Straße 15, 4222 St. Georgen/Gusen vom 01.07.2011

**E. Weiters wurden Stellungnahmen und eine Unterschriftenlisten von der nachstehend angeführten Personengruppe vorgelegt und gemäß § 19 Abs. 1 Z 6 UVP-G 2000 (Bürgerinitiativen) Parteistellung behauptet:**

1. Bürgerinitiative "Lärmschutzwand Luftenberg", vertreten durch Karin Moser, Felsenweg 15, 4225 Luftenberg vom 22.06.2011

Anerkannte Umweltorganisationen haben keine Stellung genommen.

Die innerhalb der Einwendungsfrist erstatteten Stellungnahmen wurden im Wege der Koordination den Sachverständigen zur Kenntnis gebracht. Diese haben sich gemäß § 24c Abs. 5 Z 2 UVP-G 2000 mit den Vorbringen im Kapitel 5 des Umweltverträglichkeitsgutachtens vom 26. August 2011 fachlich auseinandergesetzt.

### **Konstituierung einer Bürgerinitiative**

Mit schriftlicher Stellungnahme vom 19. Mai 2011, eingelangt bei der UVP-Behörde am 24. Mai 2011, wurde die Stellungnahme der Bürgerinitiative „Für eine Lärmschutzwand im Gemeindegebiet Luftenberg“ gemeinsam mit einer Unterschriftenliste vorgelegt. Als Absender wurden Frau Karin Moser, Felsenweg 15, 4225 Luftenberg und Frau Mag. (FH) Irene Hubinger, Hintbergweg 5, 4225 Luftenberg angeführt, unterzeichnet war das Begleitschreiben lediglich von Frau Karin Moser.

Gemäß § 24 Abs. 8 2. Satz UVP-G 2000 gilt für die Entstehung einer Bürgerinitiative § 19 Abs. 4. Demnach kann eine Stellungnahme gemäß § 9 Abs. 5 UVP-G 2000 (während der Auflagefrist der Umweltverträglichkeitserklärung) durch Eintragung in eine Unterschriftenliste unterstützt werden, wobei Name, Anschrift und Geburtsdatum anzugeben und die datierte Unterschrift beizufügen ist.

Die Unterschriftenliste ist gleichzeitig mit der Stellungnahme einzubringen. Wurde eine Stellungnahme von mindestens 200 Personen, die zum Zeitpunkt der Unterstützung in der Standortgemeinde oder in einer an diese unmittelbar angrenzenden Gemeinde für Gemeinderatswahlen wahlberechtigt waren, unterstützt, dann nimmt diese Personengruppe (Bürgerinitiative) am Verfahren zur Erteilung der Genehmigung für das Vorhaben und nach § 20 als Partei oder als Beteiligte (Abs. 2) teil. Als Partei ist sie berechtigt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen und Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof oder den Verfassungsgerichtshof zu erheben.

Bei der Überprüfung der Einhaltung der Kriterien des § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 wurde seitens der Behörde jedoch festgestellt, dass die Unterschriftenliste diesen nicht entspricht. Eine Vertretung durch einen berufsmäßigen Parteienvertreter war der Stellungnahme bzw. dem Begleitschreiben nicht zu entnehmen.

Gemäß § 13a Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG), BGBl. Nr. 51/1991 idGF, hat die Behörde Personen, die nicht durch berufsmäßige Parteienvertreter vertreten sind, die zur Vornahme ihrer Verfahrenshandlungen nötigen Anleitungen in der Regel mündlich zu geben und sie über die mit diesen Handlungen oder Unterlassungen unmittelbar verbundenen Rechtsfolgen zu belehren.

Demgemäß wurden die Einbringer der Stellungnahme, Frau Moser und Frau Mag. (FH) Hubinger, mit Schreiben vom 25. Mai 2011, GZ. BMVIT-820.311/0013-IV/SCH2/2011, darüber in Kenntnis gesetzt, *dass sich die Bürgerinitiative „Für eine Lärmschutzwand im Gemeindegebiet Luftenberg“ nur dann rechtzeitig und rechtswirksam konstituiert habe, wenn innerhalb der Auflagefrist (17. Mai bis einschließlich 1. Juli 2011) die Stellungnahme samt Liste mit den neuerlich geleisteten Unterstützungsunterschriften in der gemäß der angeführten gesetzlich angeordneten Form eingebracht wird. Alternativ dazu könne jedoch innerhalb dieser Frist auch eine den gesetzlichen Vorgaben entsprechende Unterschriftenliste, in der die unterstützte Stellungnahme bezeichnet wird, beige-*

*bracht werden. Andernfalls komme der Bürgerinitiative „Für eine Lärmschutzwand im Gemeindegebiet Luftenberg“ nicht jene Partei- bzw. Beteiligtenstellung nach dem UVP-G 2000 zu. Das Schreiben vom 19. Mai 2011 samt Beilagen würde im Verfahren allenfalls als (gemeinsame) Stellungnahme einzelner Nachbarn bewertet.* Hinsichtlich allfällig weiterer im Verfahren auftretender Vertreter einer rechtswirksam konstituierten Bürgerinitiative wurde noch auf die Bestimmung des § 10 AVG (Vertretung) verwiesen:

Nach dieser Rechtsbelehrung erfolgte am 22. Juni 2011 eine entsprechende Verbesserung während offener Frist.

Die Marktgemeinde Luftenberg an der Donau wurde daraufhin um Prüfung dieser Unterschriftenliste und um Bekanntgabe ersucht, ob die darin enthaltenen Personen zum Zeitpunkt der Unterstützung (Auflagefrist 17. Mai bis 1. Juli 2011) den zitierten Bestimmungen gemäß für Gemeinderatswahlen wahlberechtigt waren. Festzuhalten ist hierbei, dass auch Bewohner aus Amstetten, Linz und Pregarten die Stellungnahme der Bürgerinitiative unterstützt haben. Seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie wurde vorerst davon ausgegangen, dass von den 272 Unterstützungsunterschriften bereits in Luftenberg mehr als 200 gültige abgegeben wurden. Es wurde jedoch ersucht, auch diese Personen dahingehend zu überprüfen, ob sie zum Zeitpunkt der Unterstützung in Luftenberg oder in einer daran unmittelbar angrenzenden Gemeinde für Gemeinderatswahlen wahlberechtigt waren. Als Ergebnis dieser Prüfung wurden 34 Personen als nicht für Gemeinderatswahlen wahlberechtigt ermittelt.

Die Behörde ist daher davon ausgegangen, dass die sich die Bürgerinitiative "Lärmschutzwand Luftenberg", vertreten durch Karin Moser, Felsenweg 15, 4225 Luftenberg den Bestimmungen des § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 entsprechend konstituiert hat und sah von einer weiteren Überprüfung ab.

Hinzuweisen ist dabei noch, dass gemäß § 19 Abs. 5 UVP-G 2000 Vertreter/-in einer Bürgerinitiative die in der Unterschriftenliste als solche bezeichnete Person ist, mangels einer solchen die der Unterschriftenliste an erster Stelle genannte Person. Diese ist auch Zustellungsbevollmächtigte/-r gemäß § 9 Abs. 1 des Zustellgesetzes, BGBl. Nr. 200/1982. Die Vertretungsregel des § 19 Abs. 5 UVP-G 2000 bedeutet jedoch nicht, dass die Bürgerinitiative nicht auch durch Bevollmächtigte iSd § 10 AVG vertreten werden kann.

### **Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens (UVG)**

Seitens der Koordination wurde der erste Entwurf des Prüfbuchs den Sachverständigen zur Beantwortung übermittelt und von diesen die Vollständigkeitsprüfung für die jeweiligen Fachgebiete durchgeführt.

In diesem Zusammenhang wurde mit Bericht der Koordination vom 29. April 2011 der UVP-Behörde mitgeteilt, dass für sämtliche Fachbereiche von der Projektwerberin noch vertiefende Informationen im Sinne des § 24c Abs. 8 UVP-G 2000 benötigt würden und vorbehaltlich der Erteilung dieser Informationen, wurde die Vollständigkeit der Einreichunterlagen festgestellt. Weiters wurde festgehalten, dass keine fachlichen Bedenken gegenüber dem Einreichprojekt bestehen.

Diese angeforderten Informationen wurden von der Projektwerberin mit Bericht vom 21. Juni 2011 zur Verfügung gestellt und seitens der Koordination dem UVG (S. 502 – 517) beigegeben.

Durch diese vorgelegten Unterlagen bestand weiterhin Projektsidentität und ergab sich dadurch keine Änderung hinsichtlich der Parteistellung durch das Vorhaben Betroffener.

Aufgrund der von den Sachverständigen abgegebenen Gutachten und Stellungnahmen wurde das in vier Fragenbereiche gegliederte Umweltverträglichkeitsgutachten gemäß § 24c UVP-G 2000 vom 26. August 2011 erstellt. Die im Rahmen der öffentlichen Auflage bzw. vorab abgegebenen Stellungnahmen der oben Angeführten wurden im Umweltverträglichkeitsgutachten im Fragenbereich 4 (Kapitel 5 ab S. 361) behandelt.

Mit Edikt vom 31. August 2011 wurden am 6. September 2011 jeweils im redaktionellen Teil der Oberösterreich-Ausgabe der „Kronen Zeitung“ und der „Oberösterreichischen Nachrichten“ sowie im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ gemäß § 44c AVG die Anberaumung der öffentlichen Erörterung für 20. und 21. September 2011 und der öffentlichen mündlichen Verhandlung für 19. und 20. Oktober 2011 gemäß § 24 Abs. 7 iVm § 16 UVP-G 2000 und § 44e AVG nach den Bestimmungen des § 44d AVG verlautbart. Unter einem erfolgte in diesem Edikt auch die Kundmachung der öffentlichen Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens gemäß § 24e Abs. 2 UVP-G 2000 samt der von der Projektwerberin ergänzend vorgelegten Unterlagen vom 6. September bis einschließlich 7. Oktober 2011 mindestens jedoch für 4 Wochen bei der UVP-Behörde und den zuvor angeführten Standortgemeinden bzw. Bezirksverwaltungsbehörden.

### **Öffentliche Erörterung**

Im Sinne der im UVP-Gesetz vorgesehenen mehrmaligen Einbindung der Öffentlichkeit, insbesondere durch die öffentliche Auflage der UVE und des UVG fand am 20. und 21. September 2011 im Stadtsaal der Gemeinde Steyregg, Weißenwolfstraße 6, 4221 Steyregg eine öffentliche Erörterung gemäß § 44c AVG statt. Zu dieser sind insgesamt 25 interessierte Personen erschienen.

Am 20. September 2011 wurde nach der Auflage der Rednerlisten ab 09:00 Uhr die öffentliche Erörterung von 10:00 Uhr - 13:30 Uhr durchgeführt. Zu Beginn erfolgten eine Darstellung des Verfahrensablaufs sowie der wesentlichen Inhalte gemäß UVP-G 2000 durch die Behörde sowie die Vorstellung bzw. Abgrenzung des UVP-pflichtigen Streckenabschnitts seitens der Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG. Daran anschließend wurden Stellungnahmen zum Projekt abgegeben, bzw. äußerten sich jene Personen die sich in die aufgelegten Rednerlisten eingetragen hatten, dazu.

Bei der Fortsetzung am 21. September 2011 waren im Wesentlichen dieselben Interessierten wie am Vortag zugegen, weshalb ab 09:00 Uhr bis 10:30 Uhr mit der Beantwortung der Fragen an die Projektwerberin und die Sachverständigen fortgesetzt wurde.

Diese wurden insbesondere zu den Themen Lärmschutz im Bereich von Luftenberg zum Elektrosmog und allenfalls notwendigen Ablösen gestellt.

### **Mündliche Verhandlung**

Am 19. und 20. Oktober 2011 wurde im Stadtsaal der Gemeinde Steyregg, Weißenwolfstraße 6, 4221 Steyregg, die mündliche Verhandlung durchgeführt.

Das Ergebnis der Verhandlung ist der einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides darstellenden Verhandlungsschrift vom 20. Oktober 2011, GZ. BMVIT-820.311/0021-IV/SCH2/2011, zu entnehmen.

Mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 27. Oktober 2011, GZ. BMVIT-820.311/0021-IV/SCH2/2011, wurde die Auflage der Verhandlungsschrift gemäß § 44e Abs. 3 AVG durch Anschlag in den Standortgemeinden und Veröffentlichung auf der Homepage des bmvt kundgemacht. Der Vermerk bezüglich des Anschlags der Auflage der Verhandlungsschrift an den jeweiligen Gemeindeamtstafeln wurde der Behörde von den Standortgemeinden übermittelt.

### **Weitere Verfahrensschritte**

Die Projektwerberin hat im Zusammenhang mit dem Umbau der Bahnhöfe Lungitz, Gaisbach-Wartberg, Kefermarkt, Freistadt und Summerau angesucht, gemäß § 119 (nunmehr § 102) Abs. 1 Z 3 EisbG die TSI PRM für nicht anwendbar zu erklären.

Gemäß den Bestimmungen des § 119 Abs. 1 Z 3 iVm Abs. 2 EisbG wurden der Europäischen Kommission mit Schreiben vom 11. Juli 2011, BMVIT-820.311/0015-IV/SCH2/2011, das Dossier mit den in Anhang IX aufgeführten Unterlagen sowohl auf Papier als auch in elektronischer Form mit dem Ersuchen übermittelt, den zuständigen Ausschuss zu befassen und dem Antrag auf Ausnahmeregelung statt zu geben.

Mit E-Mail vom 27. Oktober 2011 wurde das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie seitens der zuständigen Abteilung Unit B2 der Europäischen Kommission (Unit B2: Single European rail area, Directorate General for Mobility and Transport) darüber informiert, dass die Details des Ausnahmeantrags für die Befassung des zuständigen Ausschusses unzureichend seien.

Mit Schreiben vom 16. November 2011, GZ. BMVIT-820.311/0022-IV/SCH2/2011, erging seitens der UVP-Behörde daher an die ÖBB-Infrastruktur AG ein entsprechender Verbesserungsauftrag. Daraufhin erfolgten die geforderten Ergänzungen mit E-Mail vom 1. Dezember 2011, welches am selben Tag der Europäischen Kommission per E-Mail weitergeleitet und das Einlangen von dort auch bestätigt wurde.

Durch das Ergebnis der erfolgten Verfahrensschritte und insbesondere der mündlichen Verhandlung war der Sachverhalt ausreichend geklärt, um ihn der rechtlichen Beurteilung zu Grunde zu legen.

### **Vorhaben**

Mit der Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens sollen folgende betriebliche und verkehrspolitische Zielsetzungen erreicht werden:

- Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs im nördlichen Großraum Linz und im südlichen Mühlviertel
- Erhöhung der Streckenkapazität und der zulässigen Geschwindigkeit
- Optimierung der Gleisgeometrie und Erhöhung sicherungstechnischer Nutzlängen
- Automatisierung der Stellwerke
- Anpassung der Verkehrsstellen an die TSI PRM (Barrierefreiheit)
- Erhöhung der Taktfrequenz im Nahverkehr

Die Verbesserungen in der Betriebsqualität sollen in hohem Maße die Verlagerungseffekte im Modal-Split des Güter- und Personenverkehrs zu Gunsten der Bahn unterstützen. Dabei wird ein "Nullwachstum" des Straßenverkehrs an den korrespondierenden Verkehrsachsen angestrebt. Die Verkehrsfreigabe soll mit Fahrplanwechsel 2015/16 erfolgen.

### **Ergebnis des Umweltverträglichkeitsgutachtens**

Das vorliegende Umweltverträglichkeitsgutachten wurde auf Basis der UVE einschließlich der im Gutachten angeführten Unterlagen sowie der innerhalb der Einwendungsfrist erstatteten Stellungnahmen erstellt.

#### **Alternativen, Trassenvarianten, Nullvariante (Fragenbereich 1):**

*„Die von der Projektwerberin vorgelegte Darlegung zu Alternativen, Standort- und Trassenvarianten sowie Nullvariante entspricht den Erfordernissen der Umweltverträglichkeitsprüfung im Sinne des UVP-G 2000.“*

#### **Auswirkungen, Maßnahmen, Kontrolle (Fragenbereich 2) und Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes (Fragenbereich 3):**

*„Bei Einhaltung, der in der UVE angeführten und der von den Sachverständigen zusätzlich für zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen und Kontrollen, ist aus Sicht der Sachverständigen im Sinne einer integrativen Gesamtschau die Umweltverträglichkeit des eingereichten Vorhabens gegeben.“*

#### **Fachliche Auseinandersetzung mit Stellungnahmen (Fragenbereich 4):**

*„Bei der Behandlung der Stellungnahmen – sofern diese projektrelevant sind - haben sich bezüglich der Einschätzung der Umweltverträglichkeit keine maßgeblichen Änderungen ergeben. Bei Einhaltung der in der UVE angeführten und der von den Sachverständigen zusätzlich für zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen und Kontrollen ist im Sinne einer integrativen Gesamtschau die Umweltverträglichkeit des eingereichten Vorhabens gegeben.“*

Die Gutachter kommen daher in der Gesamtschau aller Fachgebiete zu folgendem Ergebnis:

#### **Humanmedizin**

*Aus Sicht des Fachbereiches und unter Berücksichtigung der in der UVE vorgesehenen und im UVG zusätzlich vorgeschlagenen Maßnahmen ist das vorliegende Projekt umweltverträglich.*

#### **Schalltechnik, Lärm sowie Erschütterung und Körperschall**

*Aus Sicht des Fachgebietes Lärmschutz, Erschütterungsschutz ist das Vorhaben unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.*

*Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Mensch sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als vertretbar, für die Bauphase als geringfügig und insgesamt als vertretbar einzustufen.*

### **Elektromagnetische Felder, Licht (Beleuchtung)**

*Die Umweltverträglichkeit des geplanten Vorhabens ist bei Einhaltung der in der UVE angeführten und vom Sachverständigen für den Fragenbereich Elektrotechnik - elektromagnetische Felder sowie Licht (Beleuchtung) geprüften Unterlagen gegeben.*

*Es sind für das Fachgebiet Elektrotechnik - elektromagnetische Felder sowie Licht (Beleuchtung) keine zwingend erforderlichen Maßnahmen zur Erreichung der Schutzziele zu berücksichtigen. Die empfohlenen Maßnahmen (Beweissicherungs- und Kontrollmessungen) dienen der nachweislichen Dokumentation dass die Schutzziele eingehalten werden.*

### **Raumplanung, Stadt-, Orts- und Landschaftsbild, Sach- Kulturgüter, Denkmale sowie Freizeit und Erholung**

*Unter sorgfältiger Interpretation der zur Verfügung gestandenen Einreichunterlagen, der Prüfung dieser Grundlagen hinsichtlich Stand der Technik und Wissenschaften sowie der Prüfung der Erreichbarkeit der Schutzziele ist das Projekt aus der Sicht des Sachverständigen unter der Voraussetzung der bereits in der UVE dargestellten Maßnahmen zum Ausgleich von Beeinträchtigungen sowie unter Berücksichtigung der im Gutachten geforderten zwingenden Maßnahmen umweltverträglich.*

### **Eisenbahnwesen und Eisenbahnbetrieb**

*Aus der Sicht des Sachverständigen für Eisenbahnwesen und Eisenbahnbetrieb ist festzuhalten, dass:*

- die aus Sicht der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen aus fachlicher Sicht plausibel und nachvollziehbar sind*
- die Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere hinsichtlich der für das Fachgebiet relevanten Einflussfaktoren ausreichend dargestellt sind und keine Ergänzungen der fachlichen Aussagen erforderlich sind.*

*Die geplante Ausführung des Projekts selektiver zweigleisiger Ausbau der Summerauerbahn und Umbau der Bahnhöfe Lungitz, Gaisbach – Wartberg, Kefermarkt, Freistadt und Summerau entspricht dem Stand der Technik. Die Darlegungen in der UVE und in den Technischen Unterlagen des Bauentwurfs werden im Hinblick auf den Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften positiv bewertet.*

### **Verkehr**

*Aus der Sicht des Fachgebietes Verkehr sind die Unterlagen ausreichend und plausibel dargestellt und entsprechen dem Stand der Technik. Bei Einhaltung der in der UVE angeführten und den zusätzlich für zwingend erforderlichen Maßnahmen ist das Projekt aus der Sicht des Fachgebietes Verkehr umweltverträglich.*

### **Tiere, Pflanzen, Lebensräume, Gewässerökologie, Land- u. Forstwirtschaft, Jagd u. Fischerei**

*Aus Sicht des Sachverständigen ist unter Berücksichtigung der Unterlagen in der UVE und inklusive der zwingend erforderlichen Maßnahmen für das Schutzgut Pflanzen und deren Lebensräume insgesamt die Umweltverträglichkeit gegeben.*

*Aus Sicht des Sachverständigen ist unter Berücksichtigung der Unterlagen in der UVE und inklusive der zwingend erforderlichen Maßnahmen für das Schutzgut Tiere und deren Lebensräume insgesamt die Umweltverträglichkeit gegeben.*

*Aus Sicht des Sachverständigen ist unter Berücksichtigung der Unterlagen in der UVE und inklusive der zwingend erforderlichen Maßnahmen für das Schutzgut Boden insgesamt die Umweltverträglichkeit gegeben.*

### **Boden, Grundwasserchemie und Abfallwirtschaft**

*Aus Sicht des Fachgebietes Boden, Grundwasserchemie und Abfallwirtschaft ist das gegenständliche Vorhaben bei projektsgemäßer Durchführung, unter Einhaltung der gesetzlichen Rahmenbedingungen und unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.*

*Die Auswirkungen des Vorhabens auf die betrachteten Schutzgüter sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen sowohl für die Betriebsphase als auch die Bauphase als geringfügig und somit insgesamt als geringfügig einzustufen.*

### **Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik**

*Aus Sicht des Fachgebietes Geologie – Hydrogeologie – Grundwasser - Geotechnik ist das Vorhaben Linz – Summerau unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als „zwingend“ bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.*

*Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Geologie – Hydrogeologie – Grundwasser - Geotechnik sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als zwingend umzusetzenden Maßnahmen für den Zeitraum der Bauphase in quantitativer Sicht als „mäßig“ und für die Betriebsphase als „gering“ einzustufen.*

*In qualitativer Sicht sind die Auswirkungen des Vorhabens auf den Grundwasserkörper für den Zeitraum der Bauphase als auch die Betriebsphase jeweils als „gering“ einzustufen.*

### **Wasserbautechnik**

*Aus Sicht des Fachgebietes Wasserbautechnik ist das Projekt bei Vorschreibung der zwingend erforderlichen Maßnahmen umweltverträglich.*

### **Klima**

*Aus Sicht des Fachgebiets Klima ist Vorhaben umweltverträglich.*

### **Luftschadstoffe**

*Aus Sicht des Fachgebietes Luftschadstoffe ist das Vorhaben Linz - Summerau unter Berücksichtigung der in der UVE vorgeschlagenen und der im UVP-Gutachten (Fachbeitrag Luftschadstoffe) als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.*

*Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Luft sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und des Bewertungsschlüssels (Tabelle 35 im UVE Fachbeitrag Luftschadstoffe) und der im UVP-Gutachten (Fachbeitrag Luftschadstoffe) als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als geringfügig, für die Bauphase als vertretbar und*

*das gesamte Vorhaben aufgrund der zeitlich begrenzten Bauphase insgesamt als geringfügig einzustufen.“*

**Daraus resultiert die folgende Gesamtschlussfolgerung zum geplanten Vorhaben:**

**„Das vorliegende Umweltverträglichkeitsgutachten wurde auf Basis der UVE einschließlich der in Kap. 1.4 angeführten Unterlagen sowie der eingebrachten Stellungnahmen zur UVE gemäß § 9 UVP-G 2000 erstellt.**

***Unter der Voraussetzung, dass die in der UVE enthaltenen und die von den unterfertigten Sachverständigen dargelegten, zur Erreichung der Schutzziele zusätzlich als zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen berücksichtigt werden, ist im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens gegeben.“***

#### **Sachverhalt:**

Die Projektunterlagen (Umweltverträglichkeitserklärung samt technischen Grundlagen, Bauentwurf, Planunterlagen für das Trassengenehmigungsverfahren, Gutachten gemäß § 31a EisbG) stellen die Beurteilungsgrundlage für die Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens dar und die sich aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten ergebenden Beschreibungen des Projektes und der Umwelt werden als maßgebender, entscheidungsrelevanter Sachverhalt der rechtlichen Beurteilung zugrunde gelegt. Somit kann als entscheidungsrelevanter Sachverhalt hinsichtlich der Umweltverträglichkeit des Vorhabens auf die Beschreibungen des Umweltverträglichkeitsgutachtens verwiesen werden.

#### **B. Beweiswürdigung und rechtliche Beurteilung**

Die gegenständliche Entscheidung gründet sich auf das durchgeführte Ermittlungsverfahren, insbesondere auf das Einreichprojekt (UVE samt technischen Beilagen, Planunterlagen für den Trassenverlauf, Bauentwurf), das Gutachten gemäß § 31a EisbG, auf das im UVP-Verfahren erstellte Umweltverträglichkeitsgutachten, auf die Ergebnisse der mündlichen Verhandlung vom 19. und 20. Oktober 2011 sowie auf die Stellungnahmen und Erklärungen der Parteien, Beteiligten und der sonst beizuziehenden Stellen.

Das von der Projektwerberin vorgelegte Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 14. April 2011 sowie das im Zuge des Verfahrens eingeholte Umweltverträglichkeitsgutachten vom 26. August 2011 sind vollständig, schlüssig und nachvollziehbar.

#### **Rechtliche Grundlagen**

Der **3. Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000)**, BGBl. Nr. 697/1993 idgF, regelt die Umweltverträglichkeitsprüfung für Bundesstraßen und **Hochleistungsstrecken**.

Gemäß § 23b Abs. 1 Z. 1 UVP-G 2000 ist für Vorhaben von Hochleistungsstrecken, die den Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken oder ihrer Teilabschnitte vorsehen und welche nicht bloß in Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen bestehen, eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des UVP-G durchzuführen.

Durch das gegenständliche Vorhaben wird ein Teilabschnitt einer Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke neu gebaut. Das gegenständliche UVP-Verfahren ist daher antragsgemäß einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Abschnitt zu unterziehen.

Wenn ein Vorhaben gemäß § 23a oder § 23b einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, hat die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 idgF die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen. Sie hat dabei die nach den bundesrechtlichen Verwaltungsvorschriften für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden, die ansonsten von ihr oder einem anderen Bundesminister bzw. einer anderen Bundesministerin in erster Instanz zu vollziehen sind.

Gegenstand des Verfahrens ist somit die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren die Erteilung der Trassengenehmigung zur Sicherstellung des Trassenverlaufes gemäß § 3 Abs. 2 HIG, die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §§ 31 ff. (insbesondere § 31f) EisbG unter Mitwirkung der materiellen Bestimmungen des Wasserrechts iSd § 127 Abs. 1 lit. b (insbesondere § 38) WRG sowie die Erklärung der TSI PRM für nicht anwendbar gemäß § 119 (nunmehr 102) Abs. 1 Z. 3 EisbG und der Erteilung der forstrechtlichen Rodungsbewilligung nach den §§ 17 ff. in Verbindung mit § 185 Abs. 6 ForstG. Zusätzlich müssen die Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 erfüllt sein.

Nach Aktenlage wird ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 beim Landeshauptmann von Oberösterreich erforderlich.

Gemäß § 24 Abs. 4 UVP-G 2000 bleibt die Zuständigkeit für die nach den Verwaltungsvorschriften von den Ländern zu vollziehenden Genehmigungsbestimmungen unberührt. Dementsprechend werden seitens der Projektwerberin bei den jeweils zuständigen Behörden noch Anträge auf die entsprechenden naturschutz- und straßenrechtlichen Genehmigungen nach den anzuwendenden Materiengesetzen des Landes Oberösterreich gestellt.

Die Verfahren gemäß § 24 Abs. 1, 3 und 4 UVP-G 2000 sind gemäß § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 durch die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie zu koordinieren.

### **Anzuwendende Genehmigungsbestimmungen:**

#### **1. Hochleistungsstreckengesetz**

Gemäß § 2 Hochleistungsstreckengesetz (HIG) idgF iVm § 13 Abs. 1 EisbG erteilt die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie als gemäß § 12 Abs. 3 EisbG für Hauptbahnen zuständige Behörde die zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn erforderlichen Genehmigungen.

Gemäß § 3 Abs. 1 HIG bedarf es für die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer Hochleistungsstrecke, die nicht durch Ausbaumaßnahmen - wie etwa Herstellung entsprechender Bahnkörper, Fahrleitungen, Sicherungsanlagen und sonstiger für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken notwendiger Eisenbahnanlagen - auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden kann, einer Trassengenehmigung, die der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf Antrag eines Eisenbahnunternehmens nach den Erfordernissen einer leis-

tungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung (§ 4) mit Bescheid zu erteilen hat.

Sofern für den Bau oder die Änderung einer Hochleistungsstrecke oder für eine Begleitmaßnahme eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 durchzuführen ist, bedarf die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer solchen Hochleistungsstrecke gemäß § 3 Abs. 2 HIG ebenfalls einer Trassengenehmigung, die durch Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie zu erteilen ist.

Gemäß § 3 Abs. 3 HIG ist im Trassengenehmigungsbescheid der Trassenverlauf insoweit sicher zu stellen, als hierfür ein Geländestreifen festzulegen und in Planunterlagen darzustellen ist. Die Breite dieses Geländestreifens ist entsprechend den örtlichen Verhältnissen festzulegen und darf das Ausmaß nicht überschreiten, welches für die Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind, notwendig ist, wobei für den Bahnkörper die Breite des Geländestreifens 150 m nicht überschreiten darf.

Gemäß § 5 Abs. 1 HIG dürfen nach Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien eingerichtet oder erweitert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. Bauführungen, Anlagenerrichtungen oder -erweiterungen, die Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe sowie die Einrichtung oder Erweiterung von Deponien, die in rechtlich zulässiger Weise vor Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides begonnen wurden, werden hievon nicht berührt. Gemäß den Absätzen 3 und 4 der zitierten Bestimmung können Ausnahmen von der Rechtswirkung eines erlassenen Trassengenehmigungsbescheides gewährt werden.

Nach § 24f Abs. 10 UVP-G 2000 hat eine allfällige grundsätzliche Genehmigung im Verfahren nach § 24 Abs. 1 jedenfalls über die für die Trassenentscheidung nach dem Hochleistungsstreckengesetz vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen abzusprechen.

## **2. Eisenbahngesetz**

Gemäß § 31 EibG ist für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen um die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung anzusuchen.

Bei den gegenständlichen Anlagen handelt es sich um Eisenbahnanlagen im Sinne des § 10 EibG.

Dem Antrag ist gemäß § 31a EibG ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und bei Hauptbahnen ein, projektrelevante Fachgebiete umfassendes Gutachten beizulegen. Dieses dient dem Beweis, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht. Wenn das Bauvorhaben eine Hauptbahn alleine oder über eine Hauptbahn hinausgehend auch eine vernetzte Nebenbahn betrifft, ist nur ein Gutachten beizugeben, das alle projektre-

levanten Fachgebiete zu umfassen hat. Werden für die Erstattung dieses Gutachtens mehr als ein Sachverständiger bestellt, hat ein solches Gutachten eine allgemein verständliche Zusammenfassung zu enthalten. Für das Gutachten gilt die widerlegbare Vermutung der inhaltlichen Richtigkeit.

Im Falle beantragter Abweichungen vom Stand der Technik sind auch die Vorkehrungen darzustellen, die sicherstellen sollen, dass trotz Abweichung vom Stand der Technik die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen an den Arbeitnehmerschutz gewährleistet sind.

Der Stand der Technik wird im § 9b EisbG normiert.

Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ist gemäß § 31f EisbG zu erteilen, wenn:

1. das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages bei der Behörde unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn entspricht, wobei vom Stand der Technik beantragte Abweichungen in Ausnahmefällen zulässig sind, wenn mit Vorkehrungen die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann.
2. vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen durch das Bauvorhaben nicht verletzt werden oder im Falle des Vorliegens einer Verletzung solcher Interessen der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung dieser Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht und
3. eingewendete subjektiv öffentliche Rechte einer Partei nicht verletzt werden oder im Falle einer Verletzung eingewendeter subjektiv öffentlicher Rechte einer Partei dann, wenn der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der der Partei durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

Nach § 102 Abs. 1 Z. 3 EisbG hat die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie bestimmte TSI bei Vorhaben zur Erneuerung, Erweiterung, oder Umrüstung eines bestehenden Teilsystems, bei denen die Anwendung der betreffenden TSI die wirtschaftliche Lebensfähigkeit des Vorhabens gefährden würde oder die Kohärenz mit dem österreichischen Eisenbahnsystem beeinträchtigt werden würde mit Bescheid für nicht anwendbar zu erklären.

Weiter nach Abs. 2 hat die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie in all den im Abs. 1 angeführten Fällen im Ermittlungsverfahren die Europäische Kommission von der geplanten Ausnahme zu unterrichten und ihr die in Anhang IX der Richtlinie 2008/57/EG angeführten Unterlagen zu übermitteln. In den im Abs. 1 Z 2 und 3 angeführten Fällen ist vor Bescheiderlassung, jedoch nur für eine Dauer von höchstens sechs Monaten, die Beschlussfassung der Europäischen Kommission abzuwarten.

### **Mitzuwendende Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes**

Gemäß § 127 Abs. 1 lit. b WRG 1959 hat die Eisenbahnbehörde im eisenbahnrechtlichen Bauverfahren, sofern die Bauten nicht mit einer Wasserentnahme aus oder einer Einleitung in ein öffentliches Gewässer oder obertägigen Privatgewässer oder dadurch die Ausnutzung der motorischen Kraft des Wassers vorgesehen ist, die materiellrechtlichen Bestimmungen des WRG anzuwenden. (Konzentration der mit anzuwendenden wasserrechtlichen Bestimmungen im eisenbahnrechtlichen Verfahren). Dem Verfahren ist ein Vertreter der Wasserrechtsbehörde als Kommissionsmitglied beizuziehen.

Jedoch bedürfen Eisenbahnbauten und Bauten auf Bahngrund gemäß § 127 Abs. 1 lit. a WRG 1959, die nach den eisenbahnrechtlichen Vorschriften einer eisenbahnbaubehördlichen Bewilligung bedürfen und durch die öffentliche Gewässer oder obertägigen Privatgewässer berührt werden, unter der Voraussetzung, dass diese Bauten mit einer Wasserentnahme aus einem derartigen Gewässer oder mit einer Einleitung in ein solches verbunden oder sie die Ausnutzung der motorischen Kraft des Wassers bezwecken, neben der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung auch einer gesonderten wasserrechtlichen Bewilligung.

Diese Genehmigungsanträge werden im teilkonzentrierten Verfahren beim Landeshauptmann gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 behandelt.

### **3. Forstgesetz**

Gemäß den §§ 17-20 ForstG ist für die Rodung von Wald eine Rodungsbewilligung einzuholen.

Gemäß § 17 Abs. 2 ForstG kann die Behörde eine Bewilligung zur Rodung erteilen, wenn ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald nicht entgegensteht. Nach Abs. 3 kann die Behörde darüber hinaus eine Bewilligung zur Rodung dann erteilen, wenn ein öffentliches Interesse an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Fläche das öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald überwiegt. Weiterführend begründet Abs. 4 die Öffentlichen Interessen an einer anderen Verwendung im Sinne des Abs. 3 insbesondere in der umfassenden Landesverteidigung, im Eisenbahn-, Luft- oder öffentlichen Straßenverkehr, im Post- oder öffentlichen Fernmeldewesen, im Bergbau, im Wasserbau, in der Energiewirtschaft, in der Agrarstrukturverbesserung, im Siedlungswesen oder im Naturschutz. In beiden Fällen hat die Behörde insbesondere auf eine die erforderlichen Wirkungen des Waldes gewährleistende Waldausstattung Bedacht zu nehmen. Unter dieser Voraussetzung sind die Zielsetzungen der Raumordnung zu berücksichtigen.

Gemäß § 185 Abs. 6 ForstG ist mit Vollziehung der §§ 17 bis 20, soweit es sich um Wald handelt, der für Eisenbahnanlagen in Anspruch genommen werden soll, die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie betraut. Somit fällt die Zuständigkeit für die Erteilung der Rodungsbewilligung auch im gegenständlichen UVP-Verfahren gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 an diese.

### **4. ArbeitnehmerInnenschutzgesetz:**

Bei der Bewilligung von Einrichtungen, Arbeitsmitteln usw. nach dem Eisenbahngesetz 1957 sind nach § 94 Abs. 1 Z. 4 ASchG die mit dem Genehmigungsgegenstand zusammenhängenden Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen, sofern nicht § 93 anzuwenden ist. Gemäß § 93 Abs. 2 ASchG sind u. a. im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren die Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen. Dem jeweiligen Genehmigungsantrag sind die in § 92

Abs. 3 ASchG genannten Unterlagen anzuschließen. Die genannten Anlagen dürfen nur genehmigt werden, wenn sie den Arbeitnehmerschutzvorschriften entsprechen und zu erwarten ist, dass überhaupt oder bei Einhaltung der erforderlichenfalls vorzuschreibenden geeigneten Bedingungen und Auflagen die nach den Umständen des Einzelfalles voraussehbaren Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden.

Gemäß § 15 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die Verkehrs-Arbeitsinspektion (VAIG 1994), BGBl. Nr. 650/1994 idgF, ist in Verwaltungsverfahren in Angelegenheiten, die den Schutz der Arbeitnehmer berühren, das Verkehrs-Arbeitsinspektorat Partei.

### **Zusätzliche Genehmigungsvoraussetzungen des UVP-G 2000:**

Gemäß § 1 Abs. 1 UVP-G 2000 ist es Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), unter Beteiligung der Öffentlichkeit auf fachlicher Grundlage

1. die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die ein Vorhaben
  - a) auf Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume,
  - b) auf Boden, Wasser, Luft und Klima,
  - c) auf die Landschaft und
  - d) auf Sach- und Kulturgüterhat oder haben kann, wobei Wechselwirkungen mehrerer Auswirkungen untereinander miteinzubeziehen sind,
2. Maßnahmen zu prüfen, durch die schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden,
3. die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens darzulegen und
4. bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten darzulegen.

Genehmigungen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie und der übrigen für die Erteilung von Genehmigungen zuständigen Behörden dürfen nur erteilt werden, wenn die Voraussetzungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 erfüllt sind. Demgemäß dürfen Genehmigungen nur erteilt werden, wenn im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge 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 Immissionen 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.

Die Zustimmung Dritter ist nach § 24f Abs. 1a UVP-G 2000 idgF insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist.

Zudem ist bei Eisenbahnvorhaben laut Gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 die Zumutbarkeit einer Belästigung nach besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen. Für die Begrenzung von Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs ist seit dem Jahr 1993 für den Neubau und den wesentlichen Umbau von Strecken (-teilen) die Schienenverkehrslärm- Immissionsschutzverordnung, (SchIV), BGBl. Nr. 415/1993, idgF anzuwenden.

Als Grundlage zur Beurteilung der zusätzlichen Luftbelastung am Vorhabensort dient das Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L, BGBl. I Nr. 115/1997, idgF.)

Gemäß § 24f Abs. 3 UVP-G 2000 sind 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) 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.

## **Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren**

### **Prüfung der UVP-Pflicht und Zuständigkeit:**

Die Eisenbahnstrecke „Linz - Staatsgrenze bei Summerau“ wurde mit der Verordnung der Bundesregierung über die Erklärung weiterer Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken (4. Hochleistungsstrecken-Verordnung), BGBl II Nr. 273/1997 idgF, zur Hochleistungsstrecke erklärt.

Es handelt sich somit bei dem gegenständlichen Vorhaben um einen Teil einer Hochleistungsstrecke im Sinne des § 1 Hochleistungsstreckengesetz.

In der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes wurden die Vorhaben von gemeinsamem Interesse ausgewiesen, deren Verwirklichung zum Ausbau dieses Netzes beitragen soll. In deren Kartendarstellungen im „Abschnitt 3: Eisenbahnnetz“ ist unter „3.11 Österreich“ die verfahrensgegenständliche Eisenbahnstrecke als Bestandteil des konventionellen europäischen Eisenbahnnetzes ersichtlich.

Mit Entscheidung Nr. 884/2004/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 29. April 2004 wurde die Entscheidung Nr. 1692/96/ geändert und zuletzt durch Beschluss Nr. 661/2010/EU Europäischen Parlamentes und des Rates vom 7. Juli 2010 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes neu gefasst. Angeführt ist dort unter anderem die Hauptachse Nr. 22 (Eisenbahnachse Athen-Sofia-Budapest-Wien-Prag-Nürnberg/Dresden) mit der dazu gehörenden „Eisenbahnachse Prag-Linz“.

Das gegenständliche Vorhaben ist dementsprechend Bestandteil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) und stellt damit unzweifelhaft eine Fernverkehrsstrecke dar.

Der 3. Abschnitt des UVP-G 2000 regelt die Umweltverträglichkeitsprüfung für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken und ist für Vorhaben von Hochleistungsstrecken, die den Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken oder ihrer Teilabschnitte vorsehen, welche nicht bloß in Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen bestehen eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem durchzuführen.

Da im Zuge der Umsetzung des Vorhabens die Zulegung von Gleisen erfolgt, war antragsgemäß eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach den genannten Bestimmungen durchzuführen.

Zuständige Behörde ist gemäß § 47 Abs. 2 UVP-G 2000 die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie.

#### **Teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren:**

Für Vorhaben nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 ist kein vollständig konzentriertes Verfahren wie nach dessen 2. Abschnitt durchzuführen. Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie hat aber nach § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, in dem nicht nur die zusätzlichen Genehmigungskriterien des UVP-G 2000 (§ 24f Abs. 1 bis 5), sondern darüber hinaus alle nach dem Hochleistungsstreckengesetz und nach den sonstigen für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen bundesrechtlichen materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden sind, die ansonsten von der Bundesministerin oder einer anderen Bundesministerin oder einem anderen Bundesminister in erster Instanz zu vollziehen sind.

In diesem Genehmigungsverfahren sind nach der Novelle 2009 nunmehr zur Vermeidung unnötiger Kollisionen zwischen verschiedenen Verfahrensvorschriften der Materiengesetze nur noch die materiellrechtlichen Genehmigungsvorschriften der mitzubehandelnden Materiengesetze anzuwenden.

Es liegt somit nunmehr eine „echte“ Verfahrens- und Entscheidungs(teil)konzentration“ vor, d.h. die sonst außerhalb des UVP-Verfahrens erforderlichen Genehmigungen, die im Zuge des UVP-Verfahrens in die Zuständigkeit der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie fallen, werden durch die Genehmigung des § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 ersetzt.

#### **Anwendung der Bestimmungen über Großverfahren:**

Das gegenständliche Verfahren wurde gemäß den Bestimmungen der §§ 24 Abs. 8 iVm § 9 UVP-G 2000 und §§ 44a und 44b des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG) im Großverfahren durch Edikt vom 11. Mai 2011, kundgemacht.

Das UVP-G 2000 bestimmt in § 24 Abs. 8, dass in Verfahren nach dem 3. Abschnitt der § 9 (öffentliche Auflage) mit der Maßgabe anzuwenden ist, dass auf die Partei- oder Beteiligtenstellung der Bürgerinitiativen in den Genehmigungsverfahren hinzuweisen ist.

§ 9 Abs. 3 UVP-G 2000 wiederum legt hierbei fest, dass das Vorhaben jedenfalls nach § 44a Abs. 3 AVG – also per Edikt – kundzumachen ist:

*Die Behörde hat das Vorhaben gemäß § 44 a Abs. 3 AVG mit der Maßgabe kundzumachen, dass die Kundmachung statt in zwei Tageszeitungen auch im redaktionellen Teil einer im Bundesland weit verbreiteten Tageszeitung und einer weiteren, in den betroffenen Gemeinden gemäß § 19 Abs. 3 verbreiteten periodisch erscheinenden Zeitung erfolgen kann. Diese Kundmachung hat jedenfalls zu enthalten:*

1. *den Gegenstand des Antrages und eine Beschreibung des Vorhabens,*
2. *die Tatsache, dass das Vorhaben Gegenstand einer Umweltverträglichkeitsprüfung ist, welche Behörde zur Entscheidung zuständig ist, die Art der möglichen Entscheidung und, falls zutreffend, dass voraussichtlich ein grenzüberschreitendes UVP-Verfahren nach § 10 durchzuführen ist,*
3. *Ort und Zeit der möglichen Einsichtnahme und*
4. *einen Hinweis auf die gemäß Abs. 5 jedermann offen stehende Möglichkeit zur Stellungnahme und darauf, dass Bürgerinitiativen gemäß § 19 Partei- oder Beteiligtenstellung haben.*

*Der Termin der mündlichen Verhandlung (§ 16) kann in einem mit dem Vorhaben kundgemacht werden.*

Hierbei ist jedoch zu beachten, dass die mit der Kundmachung in Großverfahren verbundene Präklusionswirkung des § 44b AVG nur dann eintritt, wenn die Kundmachung nach den Bestimmungen des § 44a Abs. 3 AVG (also im Amtsblatt zur Wiener Zeitung und in zwei im Bundesland weit verbreiteten Tageszeitungen) erfolgte (Siehe auch Baumgartner/Petek, Kurzkomentar UVP-G 2000, Anm. zu § 9 Abs. 3).

Weiterführend normiert § 9 Abs. 4 UVP-G 2000, dass *zusätzlich zur Kundmachung nach Abs. 3 die Behörde das Vorhaben auch im Internet kundzumachen hat. Der Kundmachung sind jedenfalls eine Kurzbeschreibung des Vorhabens und die Zusammenfassung der Umweltverträglichkeitserklärung gemäß § 6 Abs. 1 Z 6 anzuschließen. Die im Internet veröffentlichten Daten sind bis zur Rechtskraft des verfahrensbeendenden Bescheides online zu halten.*

Gemäß § 44a Abs. 3 AVG ist das Edikt *im redaktionellen Teil zweier im Bundesland weitverbreiteter Tageszeitungen und im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ zu verlautbaren. Ist in den Verwaltungsvorschriften für die Kundmachung der mündlichen Verhandlung eine besondere Form vorgesehen, so ist der Inhalt des Edikts darüber hinaus in dieser Form kundzumachen; im Übrigen kann die Behörde jede geeignete Form der Kundmachung wählen. Die Kundmachung im Internet unter der Adresse der Behörde gilt als geeignet. In der Zeit vom 15. Juli bis 25. August und vom 24. Dezember bis 6. Jänner ist die Kundmachung durch Edikt nicht zulässig.*

Als Rechtsfolge legt § 44b AVG fest, dass *wenn ein Antrag durch Edikt kundgemacht wurde, dies zur Folge hat, dass Personen ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftlich Einwendungen erheben. § 42 Abs. 3 ist sinngemäß anzuwenden. Dies wiederum bedeutet, dass eine Person, die glaubhaft macht, dass sie durch ein unvorhergesehenes oder unabwendbares Ereignis verhindert war, rechtzeitig Einwendungen zu erheben, und die kein Verschulden oder nur ein milderer Grad des Versehens trifft, binnen zwei Wochen nach dem Wegfall*

*des Hindernisses, jedoch spätestens bis zum Zeitpunkt der rechtskräftigen Entscheidung der Sache bei der Behörde Einwendungen erheben kann. Solche Einwendungen gelten als rechtzeitig erhoben und sind von jener Behörde zu berücksichtigen, bei der das Verfahren anhängig ist.*

Nach § 44a Abs. 1 AVG kann die Behörde die Anträge durch Edikt kundmachen, wenn an einer Verwaltungssache oder an verbundenen Verwaltungssachen voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind.

§ 9 Abs. 2 UVP-G 2000 sieht zudem bei Vorhaben, die sich auf mindestens fünf Standortgemeinden erstrecken, vor, dass es zulässig ist, die in Abs. 1 genannten Unterlagen nur bei der Behörde, in der Bezirksverwaltungsbehörde und in einer von der Behörde zu bestimmenden Standortgemeinde für jeden vom Vorhaben berührten Bezirk aufzulegen. Das Projektgebiet erstreckt sich auf wesentlich mehr als fünf Standortgemeinden, weshalb die Behörde von dieser Bestimmung Gebrauch gemacht hat.

Im konkreten Fall sind durch das Bauvorhaben erheblich mehr als 100 Personen betroffen. Im gegenständlichen Verfahren wurden daher die Bestimmungen über das Großverfahren angewendet. Die entsprechenden im Zuge des Verfahrens erfolgten Kundmachungen durch Edikt sind der Schilderung des Verfahrensherganges zu entnehmen.

### **Zeitplan**

Festzuhalten ist, dass die Bestimmungen über den Zeitplan durch die Bestimmung des § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 insofern ergänzt werden, als die UVP-Behörde auch eine Koordinationspflicht trifft, die über das Verfahren gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 hinausgeht.

Die gesetzliche Entscheidungsfrist, nach der die Entscheidung gemäß § 24b Abs. 2 UVP-G 2000 ohne unnötigen Aufschub, spätestens jedoch innerhalb von zwölf Monaten erfolgen hat, ist durch die Behörde jedenfalls eingehalten worden.

### **Erfüllung der Genehmigungsvoraussetzungen**

#### **Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Hochleistungsstreckengesetz**

Mit dem Antrag sind von der Bewilligungswerberin zum Zwecke der Anhörung im Sinne des § 4 HIG bei der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie ausreichende Planunterlagen über den Trassenverlauf übermittelt worden (ein Trassengenehmigungskurzbericht EZ 12/01.1, Versionsnummer LISU-EB-LSSP-00-1290 und ein Trassengenehmigungsbericht EZ 12/01.2, Versionsnummer LISU-EB-LSSP-00-1291 sowie 16 Trassenverlaufspläne (EZ 12/02.1 - 12/02.16) mit den Versionsnummern LISU-EB-LSSP-02-1301 fortlaufend bis LISU-EB-LSSP-02-1316 jeweils im Maßstab 1:1000), alle Unterlagen vom 31. März 2011.

Dem Umweltverträglichkeitsgutachten ist zu entnehmen dass die gesetzliche Vorgabe der Darstellung eines entsprechend den örtlichen Verhältnissen festgelegten erforderlichen Geländestreifens des Trassenverlaufs durch die Vorlage von Trassenverlaufsplänen erfüllt wurde. Die Breite des Geländestreifens für den Bahnkörper ist geringer als 150 m und erfüllt auch diesbezüglich die gesetzlichen Vorgaben.

Im gegenständlichen teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren erfolgte die Befassung des Landes Oberösterreich, der oberösterreichischen Kammer für Arbeiter und Angestellte, der oberöster-

reichischen Wirtschaftskammer und der Landwirtschaftskammer Oberösterreich im Sinne des § 4 HIG.

Im Zuge der Anhörung wurde eine Stellungnahme von der Landwirtschaftskammer Oberösterreich abgegeben. Im UVG erfolgte die fachliche Auseinandersetzung damit auf den Seiten 390 bis 399 und wurden vereinzelt erforderliche Maßnahmen zwingend vorgeschrieben.

Dem Umweltverträglichkeitsgutachten ist zu entnehmen, dass die Trasse den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn entspricht. Auch die Ergebnisse der Anhörung standen somit der Erteilung der Genehmigung nicht entgegen.

### **Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Eisenbahngesetz**

Gemäß § 31f EisbG ist die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung zu erteilen, wenn die darin angeführten Voraussetzungen erfüllt sind:

#### **1. Stand der Technik - Gutachten gemäß § 31a EisbG**

Seitens der Projektwerberin wurde ein Gemeinschaftsgutachten gemäß § 31a EisbG vom 14. April 2011 vorgelegt. Da das betreffende Vorhaben eine Hauptbahn betrifft, enthält das Gutachten auch eine allgemein verständliche Zusammenfassung.

Das Gemeinschaftsgutachten gemäß § 31a EisbG wurde von Sachverständigen aus den in § 31a Abs. 2 EisbG angeführten Personenkreis verfasst und beinhaltet die im Folgenden angeführten projektrelevanten Fachgebiete:

- Hochbau
- Konstruktiver Ingenieurbau
- Eisenbahnbautechnik
- Eisenbahnbetrieb
- Oberleitung und Energieversorgung 50 Hz
- Sicherheitstechnik
- Lärmschutz
- Geotechnik und Erschütterungen
- Wasserbautechnik
- Verkehr (Straße)
- Abfallwirtschaft

Die aufgezählten Fachgebiete umfassen nach Aussage der Gutachter alle projektrelevanten Aspekte.

Zusammenfassend wurde im Gutachten ausgeführt, dass der gegenständliche Bauentwurf dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

Im Hinblick auf die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes wurden insbesondere die Aspekte des Arbeitnehmerschutzes entsprechend der AVO-Verkehr unter Berücksichtigung der relevanten Punkte der Richtlinie R10 der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau begutachtet und deren Einhaltung festgestellt.

Seitens der Gutachter gemäß § 31a EisbG besteht gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31 ff. EisbG kein Einwand.

Für das Gutachten gemäß § 31a EisbG gilt die widerlegbare Vermutung der Richtigkeit.

Seitens der Behörde erscheint das § 31a EisbG-Gutachten schlüssig, vollständig und nachvollziehbar. Im Verfahren sind keine Umstände hervorgekommen, die die inhaltliche Richtigkeit des Gutachtens in Zweifel gezogen hätten. Es ist somit von der inhaltlichen Richtigkeit des Gutachtens auszugehen.

Abschließend ist zu den Sachverständigen bzw. zu dem von ihnen erstatteten Gutachten festzustellen, dass sich daraus für das gegenständliche Bauvorhaben ergibt, dass es jedenfalls unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn unter Einhaltung der Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes dem Stand der Technik entspricht.

## **2. Berührte Interessen von Gebietskörperschaften**

Eine Verletzung von berührten Interessen der Gebietskörperschaften liegt nicht vor.

Hinsichtlich der Einwendungen bzw. Stellungnahmen der Gemeinden wird in fachlicher Hinsicht auf das UVG bzw. die Verhandlungsschrift vom 20. Oktober 2011 sowie auf Spruchpunkt A. IV. verwiesen.

Zum Überwiegen des Öffentlichen Interesses siehe unten.

## **3. Eingewendete subjektiv öffentliche Rechte**

Stellungnahmen und Einwendungen von Parteien erfolgten im Zuge des gesamten UVP-Verfahrens. Auf die fachliche Replik zu den Einwendungen und Stellungnahmen im Zuge der öffentlichen Auflage des Antrags und der Projektunterlagen im UVG wird hingewiesen. Auf diese sowie auf die Parteien- und Beteiligtenvorbringen im weiteren Verfahren wird unten unter dem Punkt „Stellungnahmen und Einwendungen“ im Einzelnen näher eingegangen.

Wie dem Spruchpunkt A. IV. zu entnehmen ist, waren sämtliche Einwendungen; soweit es sich überhaupt um Einwendungen im Rechtssinne gehandelt hat, ab- bzw. zurückzuweisen.

Zum Überwiegen des Öffentlichen Interesses siehe unten.

## **4. Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes**

Im Rahmen eines Genehmigungsantrages gemäß § 24a Abs. 1 des UVP-G 2000 ist laut § 11 Abs. 1 der Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die Berücksichtigung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes und über den Nachweis der Einhaltung in Genehmigungsverfahren des Verkehrswesens (Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr 2011 – AVO Verkehr 2011) BGBl. II Nr. 17/2012 idgF, auch die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes nachzuweisen. Soweit hierbei eisenbahnrechtliche Verwaltungsvorschriften berührt sind und daher Gutachten gemäß §§ 31a Abs. 1 des Eisenbahngesetzes vorzulegen sind, ist nach Abs. 2 - zum Nachweis der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes - § 5 Abs. 2 Z 1 bis 6 anzuwenden. Daher haben die Gutachten hierzu insbesondere die in der zitierten Bestimmung angeführten Prüfungen zu umfassen.

Diese wurden durch die Sachverständigen fachspezifisch überprüft. Zusammenfassend wurde dabei festgehalten, dass im Hinblick auf die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes insbesondere die Aspekte des Arbeitnehmerschutzes entsprechend der AVO-Verkehr unter Berücksichtigung der relevanten Punkte der Richtlinie R10 der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau begutachtet und deren Einhaltung festgestellt wurde. In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass die Prüfung noch anhand der zum Zeitpunkt der Antragstellung geltenden AVO Verkehr, BGBl. II Nr. 422/2006, idgF erfolgte. Da sich jedoch durch die Kundmachung der AVO Verkehr 2011 lediglich deren Promulgationsklausel geändert hat, ergibt sich daraus für das gegenständliche Verfahren kein weiterer Ermittlungsbedarf.

Mit Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates vom 7. April 2011, GZ. BMVIT-454.225/0001-IV/V1/2011, wurde auf die Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer, die von der Genehmigungsbehörde im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu berücksichtigen sind, insbesondere auf §§ 31 ff. und 34b EisbG, AVO Verkehr und ASchG hingewiesen. Im Übrigen wurde keine Beurteilung des Vorhabens durch das Verkehrs-Arbeitsinspektorat durchgeführt. Die zur Einsicht übermittelte Ausfertigung der Einreichunterlagen wurde als Beilage zurückgestellt.

Diese Anforderungen wurden durch die Gutachter gemäß § 31a EisbG überprüft. Im Ergebnis der Begutachtung haben die Gutachter gemäß § 31a EisbG zusammenfassend festgehalten, dass insbesondere die Aspekte des Arbeitnehmerschutzes entsprechend der AVO-Verkehr unter Berücksichtigung der relevanten Punkte der Richtlinie R10 der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau begutachtet und deren Einhaltung festgestellt wurden.

Auch dem Umweltverträglichkeitsgutachten ist zu entnehmen, dass das Bauvorhaben unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben und den diesbezüglichen technischen Regelungen erstellt wurde und die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes berücksichtigt wurden. Insbesondere ist dem Fachbericht Erschütterungen zu entnehmen, dass *Gefährdungen von ArbeitnehmerInnen nach den Kriterien der VOLV nicht zu erwarten sind. Eventuelle Kontrollen sowie zusätzliche Vorschriften von Maßnahmen werden bei Überschreitung der Auslöse- und Richtwerte nach VOLV vom zuständigen Verkehrs-Arbeitsinspektor vorgenommen.*

Das Ermittlungsverfahren hat keine Anhaltspunkte ergeben, dass durch das Vorhaben gegen zwingende Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes verstoßen würde. Unter Berücksichtigung des vorliegenden Gutachtens ist vielmehr davon auszugehen, dass das Vorhaben den Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht und die Genehmigungsvoraussetzungen nach dem ArbeitnehmerInnenschutzgesetz eingehalten werden.

### **Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Wasserrechtsgesetz**

Gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 ist im gegenständlichen Verfahren auch die Zuständigkeitsbestimmung des § 127 Abs. 1 lit b WRG anzuwenden, wonach die Eisenbahnbehörde im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren unter den bereits weiter oben angeführten Voraussetzungen die materiellrechtlichen Bestimmungen des WRG anzuwenden hat (Konzentration der mit anzuwendenden wasserrechtlichen Bestimmungen im eisenbahnrechtlichen Verfahren). Dem Verfahren ist ein Vertreter der Wasserrechtsbehörde als Kommissionsmitglied beizuziehen.

Konkret wurde im Sinne des § 127 Abs. 1 lit b WRG die Mitbehandlung der materiellrechtlichen Bestimmungen des § 38 Abs. 1 (Errichtung und Abänderung von Brücken, Stegen und von Bauten

an Ufern, dann von anderen Anlagen innerhalb der Grenzen des Hochwasserabflusses fließender Gewässer sowie von Unterführungen unter Wasserläufen, schließlich von Einbauten in stehende öffentliche Gewässer) beantragt.

Im Sinne des § 38 Abs. 1 WRG werden insbesondere die im Spruchpunkt A.II.7. angeführten Anlagenteile errichtet.

Nicht Gegenstand der Genehmigung gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 sind die Maßnahmen zur Oberflächenentwässerung sowie die Maßnahmen für die Einleitung von Wasser in Gewässer.

Diese Maßnahmen waren nur hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Schutzgüter des § 1 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 zu beschreiben und zu bewerten und hinsichtlich der Erfüllung der zusätzlichen Voraussetzungen gemäß § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 zu prüfen und sind, sofern überhaupt nach dem WRG genehmigungspflichtig, im teilkonzentrierten Verfahren gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 durch den Landeshauptmann von Oberösterreich zu behandeln. Bezüglich der projektierten Einleitungen in Kanäle wird auf die erforderliche Zustimmung des jeweiligen Kanalbetreibers hingewiesen.

Im Rahmen der Prüfung der Umweltverträglichkeit wurde seitens der Projektwerberin in der UVE auch das Thema Grundwasserschutz im Hinblick auf außerbetriebliche Ereignisse einer Risikoanalyse unterzogen.

Dem Umweltverträglichkeitsgutachten und den ergänzenden Stellungnahmen der betroffenen UVP-Sachverständigen (insbesondere für die Fachbereiche Wasserbautechnik bzw. Geologie, sowie Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik und auch Tiere, Pflanzen, Lebensräume, Gewässerökologie, Land- u. Forstwirtschaft, Jagd u. Fischerei) ist zu entnehmen, dass die Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 sowie die im Rahmen des nach § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 durchzuführenden Genehmigungsverfahrens anzuwendenden Verwaltungsvorschriften aus fachlicher Sicht eingehalten werden.

Im Hinblick auf die Baumaßnahmen im Hochwasserschutzbereich der Stadtgemeinde Steyregg wurde vom wasserbautechnischen Sachverständigen insbesondere ausgeführt, dass *das Hochwasserschutzprojekt Steyregg Betriebsbaugebiet baulich vom Projekt nicht berührt wird und die Retention bei der Bahnentwässerung zu einer tendenziellen Verbesserung durch eine geringere Dotation des Weihbaches führt*. Zudem wird als zwingende Maßnahme vorgeschrieben, dass *beim Umbau/Neubau der Unterführung km 6,788 (Steyregg) durch Vorhalt entsprechenden Materials und Geräts vorzusorgen ist, dass im Anlassfall eines Hochwassers ein dem Bestand gleichwertiger Hochwasserschutz als Sofortmaßnahme hergestellt wird*.

Das Vorhaben ist somit aus der Sicht der berührten, von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 zu behandelnden wasserrechtlichen Gesichtspunkte bewilligungsfähig. Was die auf Grund des § 105 WRG gebotene Berücksichtigung eines weiten Katalogs öffentlicher Interessen betrifft, genügt im vorliegenden Fall der Verweis auf das Umweltverträglichkeitsgutachten. Dieses belegt auch, dass sämtliche der im konkreten Fall in Betracht kommenden öffentlichen Interessen im Sinne des § 105 Abs. 1 WRG gewahrt sind.

Es handelt sich weiters nicht um ein Vorhaben im Sinne des § 104a Abs. 1 WRG (Vorhaben, bei denen mit dem Nichterreichen eines guten Grundwasserzustandes, eines guten ökologischen Zustandes oder gegebenenfalls eines guten ökologischen Potentials oder mit einer Verschlechterung

des Zustandes eines Oberflächenwasser- oder Grundwasserkörpers zu rechnen ist, bzw. bei denen durch Schadstoffeinträge mit einer Verschlechterung von einem sehr guten zu einem guten Zustand eines Oberflächenwasserkörpers zu rechnen ist). Die besonderen Abwägungsgründe des § 104a Abs. 2 WRG waren daher nicht zu berücksichtigen.

Dem Spruch kann auch entnommen werden, dass durch die aufgrund der Bestimmung des § 127 Abs. 1 lit b WRG vorgesehene Mitbewandlung der materiellrechtlichen Bestimmungen des WRG das Erfordernis des Erwerbes der betreffenden Grundstücke und Rechte unberührt bleibt.

Dieses Erfordernis dient lediglich der Klarstellung, wobei in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen ist, dass der Projektwerberin das Enteignungsrecht gemäß § 24f Abs. 1a UVP-G 2000 iVm § 6 HIG zukommt.

### **Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Forstgesetz**

Im Genehmigungsantrag wurde auch um die Mitbehandlung der erforderlichen Rodungsmaßnahmen im Sinne der §§ 17 ff iVm § 185 Abs. 6 ForstG und § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 angesucht.

Die Antraglegitimation der ÖBB-Infrastrukturbau (Bau) AG hinsichtlich der Rodungen ist gemäß § 19 Abs. 1 Z. 6 ForstG gegeben.

Für die Errichtung des Vorhabens wurde eine Bewilligung (§ 17 ForstG) für Rodungen im Gesamtausmaß von 31.548m<sup>2</sup> dauernd sowie ca. 5.456 m<sup>2</sup> vorübergehend somit insgesamt rund 3,7 ha beantragt.

Der forstrechtlichen Übersichtskarte in den Einreichunterlagen (EZ 10/02, Versionsnummer LISU-FR-LSAL-02-0001 vom 31.03.2011) ist zu entnehmen, dass es sich bei dieser Rodungsfläche nicht um eine zusammenhängende Einzelfläche sondern um mehrere, voneinander räumlich getrennt liegende zu rodende Waldflächenteile handelt.

Hinsichtlich der vorhabensgemäß vorgesehenen Rodungsflächen wurde in der Umweltverträglichkeitserklärung ausgeführt, dass durch die Flächeninanspruchnahme der Vorhabensvariante nur Wald gerodet wird, der für die Wahrung der Waldfunktionen die im öffentlichen Interesse stehen, nicht relevant ist.

*Zusammenfassend wurde festgehalten, dass die verbleibenden Auswirkungen des Vorhabens auf den Wald für die Betriebs- und Bauphase als geringfügig eingestuft werden können. In und nach der Bauphase sind umfangreiche Maßnahmen (Wiederaufforstung, Einsatz von Geotextilien, Abschirmung von Nachbarbeständen.) erforderlich, die in Abstimmung mit dem der forstlichen Bauaufsicht umzusetzen sind. Durch eine zweckgebundene Rodungsabgabe werden die permanenten Waldverluste kompensiert.*

Die betroffenen Waldbereiche wurden im „Bericht zum forstrechtlichen Einreichoperat“ (EZ 10/01, Versionsnummer LISU-FR-LSAL-00-0001 vom 31.03.2011) dargestellt und beschrieben. Die angeführten Waldfunktionen entsprechen dem aktuellen Stand im DORIS.

Laut Gutachten des Sachverständigen für Forstwirtschaft im UVG (S. 355) sind bei *allen Rodungsflächen Fläche mit hoher Wohlfahrtsfunktion betroffen, welche durch die Nahelage zur Bundesstraße bzw. bei Bodendorf zur L1463 (Gusentalbezirksstraße) bzw. durch die Lage im Wasserschutzgebiet begründet sind.*

Gutachterlich wird an dieser Stelle auch angemerkt, dass *eine Fläche mit Schutzfunktion 3 bei km 10,7 betroffen ist. Es handelt sich dabei um den Abschnitt östlich der Bahntrasse, der für die Streckenbegradigung in Anspruch genommen wird. Auf die Schutzfunktionen des östlich davon liegenden Prallhanges hat das keine Auswirkungen.*

*Generell besteht ein öffentliches Interesse an der Walderhaltung. Durch die geringe Waldausstattung in der KG Luftenberg ist selbst die in Relation zu anderen Projekten gesehen geringe Rodungsfläche von 1,1 ha kritisch zu betrachten. Die Rodungsfläche von 0,06ha in der KG Bodendorf ist ebenso nicht unkritisch zu sehen, wenn gleich das Flächenausmaß sehr gering ist. Mildernd wirkt die positive Waldflächendynamik in den beiden Katastralgemeinden.*

*Aus forstfachlicher Sicht leitet er daraus ab, dass die Auswirkungen auf die Waldausstattung und die Waldfunktionen in der KG Steyregg als vertretbar zu betrachten sind. In der KG Bodendorf ist auf Grund des geringen Flächenausmaßes der Eingriff ebenso als vertretbar zu bezeichnen. In der KG Luftenberg verbleibt ein kritischer, wenn auch nur kleinräumiger Eingriff, der mit Verweis auf die sehr positive Waldflächendynamik gemildert wird und letztlich auch als vertretbar beurteilt wird. Des Weiteren werden Bedingungen und Maßnahmen vorgeschlagen. Das Vorhaben Linz-Summerau widerspricht somit nicht den Zielen des Waldentwicklungsplanes. Aus forstlicher Sicht ist eine nachhaltige Nutzung der Ressource Wald gegeben.*

*Der Sachverständige für Forstwirtschaft kommt daher zum Schluss, dass die Verwirklichung des Vorhabens Linz-Summerau nicht die Ziele des Waldfunktionsplanes konterkariert. Die Sicherstellung von Waldflächen und Waldfunktionen sowie die nachhaltige Nutzung der Ressource Wald werden gewährleistet.*

*Zudem stellt er fest, der Rodungszweck liegt in einer Stärkung des ÖPNV sowie einer Verbesserung des überregionalen Gütertransportes. Das Vorhaben ist Bestandteil des Generalverkehrsplanes Österreich und nachfolgend Bestandteil des Infrastrukturrahmenplanes Schiene (2011-2016, Projekt 9) nach Bundesbahngesetz.*

*Zuletzt ist anzumerken, dass im Zuge der Verhandlung aufgrund der Stellungnahme des Forstdienstes der Bezirkshauptmannschaft Perg die Angaben zur genehmigenden Rodungsfläche spruchgemäß bereinigt wurden.*

*Aus diesen Ausführungen des Sachverständigen für Forstwirtschaft ergeben sich daher rechtlich folgende Schlussfolgerungen:*

*Aufgrund des Ermittlungsverfahrens ist jedenfalls davon auszugehen, dass die beantragten Rodungen für die Errichtung des gegenständlichen Vorhabens erforderlich bzw. unumgänglich sind.*

*Die permanente Rodung von Waldflächen im Sinne des Forstgesetzes erfolgt ausschließlich im Zusammenhang mit der Errichtung des gegenständlichen Vorhabens einschließlich aller für einen sicheren und ordnungsgemäßen Eisenbahnbetrieb erforderlichen Anlagen und Anlagenteile. Die umweltrelevanten Auswirkungen dieser Schlägerungen wurden in der Umweltverträglichkeitserklärung und im Umweltverträglichkeitsgutachten berücksichtigt.*

*Die in Anspruch genommenen Waldflächen verbieten die Annahme, dass kein besonderes öffentliches Interesse an deren Erhaltung als Wald bestehe. Die Erteilung einer Rodungsbewilligung gemäß § 17 Abs. 2 ForstG kommt daher nicht in Betracht.*

Es ist vielmehr hinsichtlich der Rodungen eine Abwägungsentscheidung nach § 17 Abs. 3 ForstG zu treffen. Bei dieser ist von einem bestehenden öffentlichen Interesse an der Walderhaltung auszugehen, sodass die Rodungsbewilligung ein gegenläufiges, überwiegendes Rodungsinteresse erfordert, wobei zu diesem insbesondere auch Vorhaben des Eisenbahnverkehrs zählen (§ 17 Abs. 4 ForstG).

Im Hinblick auf die vom Gesetz gebotene Interessenabwägung ist festzuhalten, dass im Umweltverträglichkeitsgutachten ein entsprechender Bedarf am gegenständlichen Streckenausbau festgestellt wurde. Das öffentliche Interesse an der Schaffung einer dem Stand der Technik und den Anforderungen des Eisenbahnverkehrs dauerhaft standhaltenden Strecke hinsichtlich einer bedarfsgerechten Anbindung der wesentlichen regionalen Siedlungsbereichen ist gegenüber dem öffentlichen Interesse an der Erhaltung der zur Rodung vorgesehenen Flächen als Wald als überwiegend anzusehen.

Im Übrigen hat die gegenständliche Strecke auch weiterhin den Erfordernissen des konventionellen europäischen Eisenbahnnetzes zu entsprechen. Insbesondere ist darauf zu verweisen, dass bereits im Zusammenhang mit der Mitbewertung der Bestimmungen der §§ 31 ff. EISB-G festgestellt wurde, dass aufgrund des Ermittlungsverfahrens sowohl davon auszugehen ist, dass der durch die Ausführung und die Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung von vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmenden Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht, als auch dass der durch die Ausführung und die Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

Hinsichtlich der erforderlichen Wirkungen des Waldes gewährleistenden Waldausstattung ist auf die im Gutachten zum Rodungsoperat angeführten bzw. im Zuge der Verhandlung (VHS, S. 43) korrigierten Ersatz- bzw. Ausgleichsmaßnahmen für den Verlust von Waldflächen bezüglich der dauernden Rodung im Ausmaß von 31.441 m<sup>2</sup> und der aufgrund der ansonsten im Wirkraum verloren gehenden Waldfunktionen hinzuweisen.

Weiters war bei der Abwägung zu berücksichtigen, dass trotz der hohen Wohlfahrtsfunktion der von der Rodung betroffenen Waldflächen in der Umweltverträglichkeitserklärung nur von einer geringen Erheblichkeit für die Umwelt ausgegangen wird.

Die im Projekt vorgesehene Inanspruchnahme von Waldboden zu forstfremden Zwecken war somit in Mitbewertung des ForstG zu bewilligen.

In den Spruch wurden gemäß § 18 Abs. 1 Z. 1 und 2 ForstG die Befristung und die Zweckbindung aufgenommen.

Im Spruchpunkt A.III.5.3. wurde auch darauf hingewiesen, dass das Erfordernis des Erwerbes der betreffenden Grundstücke und Rechte unberührt bleibt. Dieses Erfordernis dient lediglich der Klarstellung und ergibt sich aus § 19 Abs. 8 ForstG.

In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass der Antragstellerin das Enteignungsrecht gem. § 24f Abs. 1a UVP-G 2000 iVm § 6 HIG zukommt. Dementsprechend könnten die im Spruch vorgeschriebenen Vereinbarungen mit Grundeigentümern von der Antragstellerin gegeben

nenfalls auch im Zwangswege durchgesetzt werden, sofern die (zwingend erforderlichen) Bemühungen um eine privatrechtliche Einigung scheitern sollten.

Die wirtschaftliche Beeinträchtigung der Waldeigentümer und deren Entschädigung ist nicht Gegenstand des Genehmigungsverfahrens gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000. Dies wurde jedoch bereits im Rahmen zivilrechtlicher Übereinkommen geklärt.

#### **Zusätzliche Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000:**

§ 24f Abs. 1 bis 5 UVP-G 2000 legt die in UVP-Verfahren anzuwendenden zusätzlichen Genehmigungskriterien für alle Genehmigungen fest. Diese Genehmigungskriterien gelten sowohl für die teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs. 1 und 3 UVP-G 2000 als auch für alle übrigen nach den Verwaltungsvorschriften durchzuführenden Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs. 4 UVP-G 2000.

Die Prüfung, ob das Vorhaben den zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen nach § 24f Abs. 1 und 2 UVP-G 2000 entspricht, ist jeweils zusammen mit der Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen der einzelnen materiellen Genehmigungsbestimmungen erfolgt. Überdies ist die Einhaltung dieser Genehmigungsvoraussetzungen aus fachlicher Sicht jeweils durch die Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten überprüft worden. Hierbei konnten keine Widersprüche zu den besonderen Genehmigungsvoraussetzungen nach dem UVP- 2000 festgestellt werden.

Im Einzelnen wird im Umweltverträglichkeitsgutachten die Erfüllung bzw. Einhaltung der zusätzlichen Genehmigungskriterien des § 24f Abs. 1 - 5 UVP-G 2000 bestätigt.

Demnach werden Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik begrenzt und wird die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering gehalten.

Hinsichtlich der Geringhaltung der Immissionsbelastungen zu schützender Güter und Vermeidung von Immissionen ist auf die jeweilige fachliche Beantwortung im Fragenbereich 2 bzw. die Auseinandersetzung mit den hierauf gerichteten Stellungnahmen zu verweisen.

Dem UVG ist auch zu entnehmen, dass Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden oder verwertet oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß entsorgt werden. Weiters, dass beim vorliegenden Projekt - unter der Voraussetzung, dass die von den Sachverständigen zwingend geforderten Maßnahmen umgesetzt werden und das Vorhaben bescheidkonform realisiert wird - zu erwarten ist, dass es zu keinen unzumutbaren Belästigungen und zu keinen Gesundheitsgefährdungen im Bau und im Betrieb der Anlage kommen wird.

Im Verfahren sind keine Umstände hervorgekommen, die bei konsensgemäßer Durchführung zu einer Gefährdung von Leben oder Gesundheit von Menschen durch Immissionen führen würden. Auch eine Gefährdung von Eigentum oder sonstigen dinglichen Rechte der Nachbarn/ Nachbarinnen durch Immissionen ist beim gegenständlichen Vorhaben nicht gegeben.

Das Ermittlungsverfahren hat ergeben, dass keine wesentlichen zusätzlichen Umweltbeeinträchtigungen aus dem Bau und Betrieb des gegenständlichen Vorhabens unter Berücksichtigung der Art der Nutzung des benachbarten Geländes zu erwarten sind.

Durch die vorgesehenen Maßnahmen wird jedenfalls eine unzumutbare Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen durch Immissionen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 hintangehalten. Hinsichtlich des Schienenlärms werden die Vorgaben der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung, BGBl. Nr. 415/1993, eingehalten.

Aufgrund des Ermittlungsergebnisses, dass bei konsensgemäßer Durchführung und Einhaltung der Nebenbestimmungen die zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen nach dem UVP-G 2000 eingehalten werden, können die Genehmigungen auch unter diesem Gesichtspunkt nicht versagt werden.

### **Öffentliches Interesse:**

Das öffentliche Interesse an der Errichtung einer zukunftsorientierten und leistungsfähigen Eisenbahn-Fernverkehrsverbindung durch den Ausbau der Summeraubahn ist gegenüber allfälligen öffentlichen Interessen der Gebietskörperschaften bzw. mit der Verletzung subjektiv-öffentlicher Rechte verbundenen Nachteilen von Parteien als überwiegend anzusehen.

Das ergibt sich daraus, dass mit der Umsetzung des gegenständlichen Projektes der öffentliche Nahverkehr im nördlichen Großraum Linz und im südlichen Mühlviertel gestärkt werden soll. Die gesamte Strecke Linz- Summerau soll darüber hinaus für den Gütertransport auf der Schiene attraktiver werden.

Folgende Einzelziele tragen dazu bei:

- Erhöhung der Attraktivität der Bahnhöfe und Haltestellen durch Anhebung der Bahnsteige zum niveaugleichen Einstieg in den Zug und durch witterungsgeschützte Wartebereiche
- Erhöhung der Attraktivität der Bahn als Verkehrsmittel durch Erhöhung der Taktfrequenz im Nahverkehr und durch Anhebung der Reisegeschwindigkeit
- Verbesserung der Überholmöglichkeit für Güterzüge durch verlängerte Gleisnutzlängen

Durch das Vorhaben und dadurch erwartbare Verlagerungseffekte im Modal-Split wird ein "Nullwachstum" des Straßenverkehrs an den korrespondierenden Verkehrsachsen angestrebt.

Weiters ist die ÖBB-Strecke Nr. 221 "Linz Hbf. - Staatsgrenze nächst Summerau" (kurz "Summeraubahn") Bestandteil der Zweiglinie Prag - Linz des prioritären TEN-Korridors Nr. 22 (Athen - Sofia - Budapest - Wien - Prag - Nürnberg - Dresden). Der Eisenbahnkorridor ist als Teil der Pyhrn-Schober-Achse eine wichtige Nord-Südverbindung in Österreich. Somit hat die gegenständliche Strecke auch den Erfordernissen des transeuropäischen Eisenbahnnetzes (TEN) zu entsprechen.

Auch im Zusammenhang mit der Mitbewertung der Bestimmungen der § 31 ff. EISB-G wurde festgestellt, dass aufgrund des Ermittlungsverfahrens sowohl davon auszugehen ist, dass der durch die Ausführung und die Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung von vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmenden Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht, als auch dass der durch die Ausführung und die Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

Bei der erfolgten Interessensabwägung nach § 31f Z. 2 und 3 EisbG war davon auszugehen, dass der durch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der den Parteien durch die Genehmigung des Vorhabens erwächst (Siehe dazu auch das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 14. November 2006, ZI. 2004/03/0053, zu § 35 Abs. 3 EisbG aF).

Aufgrund der ausgeführten Punkte und unter Berücksichtigung des Ergebnisses der oben angeführten strategischen Umweltprüfung ist daher zur Frage des öffentlichen Interesses am gegenständlichen Vorhaben zu bemerken, dass aufgrund des gesamten Verfahrensergebnisses jedenfalls davon auszugehen ist, dass die Interessen der Allgemeinheit am gegenständlichen Projekt die subjektiven Interessen Einzelner überwiegen.

Somit ist jedenfalls das öffentliche Interesse am vorliegenden Projekt gegeben.

#### **Interoperabilität:**

Wie schon weiter oben im Zusammenhang mit der Zuständigkeit ausgeführt, ist die Summerauerbahn Bestandteil des konventionellen europäischen Eisenbahnnetzes gemäß Beschluss Nr. 661/2010/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes.

Dies bedeutet, dass im gegenständlichen Verfahren auch die materiellrechtlichen Bestimmungen des 8. Teils des EisbG (§§ 86 ff.) anzuwenden sind. Zweck der Bestimmungen dieses Hauptstückes ist die Sicherstellung der Interoperabilität der vom Anwendungsbereich dieses Gesetzesteiles erfassten Eisenbahnen und Schienenfahrzeuge.

Unter Interoperabilität versteht man laut § 88 EisbG die Eignung eines Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr, indem den für die dazu gehörenden Eisenbahnen erforderlichen Leistungskennwerten entsprochen wird, wobei nach § 89 EisbG für jedes Teilsystem oder Teile davon Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gelten welche die Interoperabilität des Eisenbahnsystems gewährleisten.

Die grundlegenden Anforderungen werden im § 93 EisbG als jene Bedingungen definiert, die das Eisenbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen erfüllen müssen und die im Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG angeführt sind.

Die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen richtet sich nach § 101 EisbG. Demgemäß müssen die Teilsysteme – das ist die in Anhang II der Richtlinie 2008/57/EG angeführte Unterteilung des Eisenbahnsystems - den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Sofern eine einschlägige anzuwendende TSI im Sinne des § 89 EisbG vorliegt, ist die Interoperabilität eines Teilsystems im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anhand dieser oder anhand einer von der Europäischen Eisenbahnagentur veröffentlichten technischen Stellungnahme, mit der diese geändert wird, festzustellen.

Solange solche TSI nicht existieren, oder existierende TSI gemäß § 102 EisbG für nicht anwendbar erklärt sind, ist diese anhand des jeweiligen nationalen Regelwerkes festzustellen.

Dazu ist festzuhalten, dass für das gegenständliche Vorhaben anwendbare TSI existieren. Entsprechende Zwischenberichte der Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. („BCTen“ - akkreditierte Überwachungsstelle, Identifikations-Nr. 234 Benannte Stelle Nr. 1602) über den Teilbereich „Personen mit eingeschränkter Mobilität Prüfphase EE - Entwurfs und Entwicklungsphase - Teil 1“ vom 04.04.2011, das Teilsystem „Energie Prüfphase E - Detaillierter Entwurf“ vom 14.7.2011 und das Teilsystem „Infrastruktur des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems, Prüfphase E – Entwurfsprüfung - Teil 1“ vom 01.08.2011 wurden im Zuge des Ermittlungsverfahrens der UVP-Behörde vorgelegt.

Die für das konventionelle Eisenbahnnetz geltenden grundlegenden Anforderungen und technischen Spezifikationen für die Interoperabilität wurden ursprünglich in der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems festgelegt.

In weiterer Folge wurde die Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Zusammenführung der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG), am 18. Juli 2008 im Amtsblatt der EU veröffentlicht und ist somit in Kraft getreten. Durch die Zusammenfassung der beiden Richtlinien soll eine weitere Harmonisierung erreicht werden. Anzumerken ist in diesem Zusammenhang, dass die Mitgliedstaaten diese bis spätestens 19. Juli 2010 in nationales Recht umsetzen hätten müssen und die Richtlinie 2008/57/EG außerdem die Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG mit Wirkung zum 19. Juli 2010 aufgehoben hat.

Zuletzt geändert wurde die Richtlinie 2008/57/EG durch die Bestimmungen der Richtlinie 2011/18/EU der Kommission vom 1. März 2011, zur Änderung der Anhänge II, V und VI der Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft.

Nach Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe d) der Richtlinie 2008/57/EG kann ein Mitgliedstaat bei Vorhaben, die die Erneuerung, Erweiterung oder Umrüstung eines bestehenden Teilsystems betreffen, von der Anwendung einer oder mehrerer TSI absehen, wenn die Anwendung dieser TSI die wirtschaftliche Lebensfähigkeit des Vorhabens und/oder die Kohärenz des Eisenbahnsystems dieses Mitgliedstaats beeinträchtigen würde.

Weiterführend hat gemäß Artikel 9 Absatz 2 der betreffende Mitgliedstaat der Kommission ein Dossier mit den in Anhang IX aufgeführten Unterlagen zu übermitteln, die Kommission prüft die von dem Mitgliedstaat geplanten Maßnahmen und unterrichtet den in Artikel 29 genannten Ausschuss.

Demzufolge sind bei der Vorlage einer beantragten Ausnahmeregelung folgende Unterlagen zu übermitteln:

- a) ein förmliches Schreiben, in dem der Kommission die geplante Ausnahmeregelung mitgeteilt wird;
- b) ein dem Schreiben beigelegtes Dossier, das mindestens Folgendes enthält:
  - eine Beschreibung der von der Ausnahmeregelung betroffenen Arbeiten, Güter und Dienstleistungen mit Angabe der wichtigsten Termine, der geografischen Lage sowie des Funktions- und technischen Bereichs;

- einen genauen Bezug auf die TSI (oder Teile davon), von denen eine Ausnahme beantragt wird;
- eine genaue Angabe und Erläuterung der vorgesehenen Ausweichbestimmungen;
- bei Anträgen auf der Grundlage von Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe a den Nachweis über das fortgeschrittene Entwicklungsstadium des Vorhabens;
- die Rechtfertigung der Ausnahme mit Angabe der wesentlichen Gründe technischer, wirtschaftlicher, kommerzieller, betrieblicher und/oder administrativer Art;
- sonstige Elemente, die den Antrag auf eine Ausnahmeregelung rechtfertigen;
- eine Beschreibung der Maßnahmen, die der Mitgliedstaat zur Förderung der Interoperabilität des Vorhabens zu ergreifen beabsichtigt. Bei geringfügigen Ausnahmen ist diese Beschreibung nicht erforderlich.

Die Unterlagen sind auf Papier und in elektronischer Form vorzulegen, so dass sie an die Mitglieder des Ausschusses verteilt werden können.

Gemäß Artikel 9 Absatz 5 der Richtlinie 2008/57/EG entscheidet die Kommission unter anderem in den in Absatz 1 Buchstabe d genannten Fällen nach dem in Artikel 29 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren, ob einem Antrag auf eine Ausnahmeregelung stattgegeben wird.

Die Kommission trifft innerhalb von sechs Monaten nach Einreichung des Antrags und des vollständigen Dossiers eine Entscheidung. Ergeht keine Entscheidung, so gilt der Antrag als genehmigt.

Wie schon weiter oben ausgeführt, hat die Projektwerberin im Zusammenhang mit dem Umbau der Bahnhöfe Lungitz, Gaisbach-Wartberg, Kefermarkt, Freistadt und Summerau angesucht, gemäß § 119 (nunmehr § 102) Abs. 1 Z 3 EISbG die TSI PRM für nicht anwendbar zu erklären.

Gemäß den Bestimmungen des § 119 Abs. 1 Z 3 iVm Abs. 2 EISbG wurden der Europäischen Kommission mit Schreiben vom 11. Juli 2011, BMVIT-820.311/0015-IV/SCH2/2011, das Dossier mit den in Anhang IX aufgeführten Unterlagen sowohl auf Papier als auch in elektronischer Form mit dem Ersuchen übermittelt, den zuständigen Ausschuss zu befassen und dem Antrag auf Ausnahmeregelung statt zu geben.

Anzumerken ist an dieser Stelle, dass die Umsetzung der Richtlinien 2008/57/EG und 2011/18/EU durch die Änderung des Eisenbahngesetzes 1957 mit BGBl. I Nr. 124 vom 27. Dezember 2011 erfolgte. Durch diese Novelle wurden auch die Bestimmungen über das „österreichische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem“ und das „konventionelle österreichische Eisenbahnsystem“ zusammengefasst, wodurch sich auch eine Änderung der Paragraphenbezeichnungen ergeben hat.

Mit E-Mail vom 27. Oktober 2011 wurde das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie seitens der zuständigen Sachbearbeiterin in der Europäischen Kommission, Frau Nora Bednarski, (Unit B2: Single European rail area, Directorate General for Mobility and Transport) darüber informiert, dass die Details des Ausnahmeantrags für die Befassung des zuständigen Ausschusses unzureichend seien.

Insbesondere würde eine Detaillierung der Begründung der Projektwerberin benötigt, weshalb die TSI PRM nicht eingehalten werden könne bzw. welche Parameter der TSI nicht eingehalten wer-

den können und warum. Angeführt werden müsse hierbei explizit, welche Punkte der TSI von der Anwendung ausgenommen werden sollen.

Betreffend den im Punkt 1.3 (auf Seite 5 des vorgelegten Dossiers) angeführten TSI-Bezug wurde festgehalten, dass die im Abschnitt 7.3.1. der Richtlinie 2008/57/EG angeführte Ausnahme sich lediglich auf Aufzüge und Rampen bezieht. Dies setzt jedoch voraus, das Vorhandensein einer Über – bzw. Unterführung zum Mittelbahnsteig oder einen Beaufsichtigung des schienengleichen Bahnübergangs (durch Personal) voraus. Frau Bednarski hat auch betreffend Abschnitt 7.3.1.darauf hingewiesen, dass bei Zutreffen der dort angeführten Voraussetzungen gar keine Ausnahmegenehmigung nötig sei.

Auch hinsichtlich der Kosten wurde eine Präzisierung gefordert: Bei der Zusammenstellung der Elementkosten fehlen Angaben über die Kosten betrieblich/organisatorischer Regelungen (zB Beaufsichtigung des schienengleichen Bahnübergangs durch Personal) sowie eine übersichtliche Darstellung der Kosten für Über – bzw. Unterführungen (nur mit Stiegen) zu den Mittelbahnsteigen.

Insoweit wurde die Argumentation für die Rechtfertigung der Ausnahme hinsichtlich der wirtschaftlichen Lebensfähigkeit des Vorhabens aus Sicht der Europäischen Kommission als unzureichend angesehen und wurde auf den sich ergebenden Verbesserungsbedarf hingewiesen.

Aufgrund dieses Verbesserungsauftrags ist aus Sicht der UVP-Behörde fraglich, ob die in Artikel 9 Absatz 5 geforderte Vollständigkeit des Dossiers vorliegt. Jedenfalls ist festzuhalten, dass die mit Schreiben vom 16. November 2011 geforderte Ergänzung seitens der ÖBB-Infrastruktur AG mit Schreiben vom 1. Dezember 2011 erfolgte. Dieses wurde mit E-Mail am selben Tag der Europäischen Kommission übermittelt und das Einlangen von dort auch bestätigt.

Im Zuge der betreffend die beantragte Ausnahmeregelung geführten Gespräche kam auch hervor, dass allenfalls eine technische Stellungnahme der Europäischen Eisenbahnagentur ergehen könnte, wonach die Bestimmungen des Abschnitts 7.3.1. des Anhangs der TSI PRM auf die geplante Ausführung des Zugangs zu den gegenständlichen Mittelbahnsteigen auch hinsichtlich blinder oder sehbehinderter Personen zutreffen und somit eine Ausnahmegenehmigung nicht erforderlich wäre.

Dieser Abschnitt 7.3.1. - Infrastruktur lautet folgendermaßen:

*Als bestehende Infrastruktur gilt Infrastruktur, die am Tag des Inkrafttretens dieser TSI in Betrieb ist.*

*Diese TSI gilt nicht für bestehende Infrastruktur, bis diese erneuert oder umgerüstet wird.*

*Diese TSI gilt nicht für Infrastruktur, die vor dem Inkrafttreten dieser TSI im Rahmen eines bereits unterzeichneten Vertrags oder der Endphase einer Ausschreibung erneuert oder umgerüstet wird.*

*Der Infrastrukturbetreiber oder das Eisenbahnunternehmen oder der Bahnhofsbetreiber, der/das für einen Bahnhof zuständig ist, muss sich bei sämtlichen Erneuerungs- oder Umrüstungsvorhaben für den Bahnhof oder in der Umgebung mit den Parteien beraten, die für die Verwaltung der Umgebung zuständig sind, um die Einhaltung der Anforderungen für die Zugänglichkeit sowohl im Bahnhof als auch zum Bahnhof zu ermöglichen.*

*Werden bestehende Bahnhöfe mit einem täglichen Reisendenaufkommen von maximal 1 000 Reisenden (einschließlich abreisender und ankommender Reisender, Durchschnittswert über einen*

*Zeitraum von zwölf Monaten) erneuert oder umgerüstet, müssen für diese Bahnhöfe keine Aufzüge oder Rampen vorgesehen werden, die im Normalfall erforderlich sind, um die vollständige Einhaltung dieses Abschnitts zu erreichen, sofern in einem anderen Bahnhof im Umkreis von 50 km an der gleichen Strecke ein vollständig konformer hindernisfreier Weg vorhanden ist. In diesen Fällen muss im Entwurf für Bahnhöfe die Möglichkeit der künftigen Installation eines Aufzugs und/oder von Rampen vorgesehen sein, damit die Zugänglichkeit des Bahnhofs für alle Arten von PRM ermöglicht wird.*

Bis Bescheiderteilung lag weder eine Entscheidung der Kommission noch eine technische Stellungnahme der Europäischen Eisenbahnagentur vor. Aus Sicht der Behörde ist die Vollständigkeit im Sinne von Artikel 9 Absatz 5 der Richtlinie 2008/57/EG des vorgelegten Dossiers erst ab Bestätigung des Einlangens der oben angeführten Ergänzung bei der Europäischen Kommission gegeben, weshalb der Beginn der Frist von sechs Monaten mit 1. Dezember 2011 angenommen wird. Dementsprechend wurde gemäß Spruchpunkt A.II.9. die Entscheidung über den Ausnahmeantrag von der TSI PRM einer gesonderten bescheidmäßigen Erledigung vorbehalten.

Seitens des Sachverständigen für das Fachgebiet Eisenbahnwesen und Eisenbahnbetrieb wurde im Zuge der Verhandlung bestätigt, dass *die Möglichkeit der allfälligen Nachrüstung des Zuganges in Form einer Bahnsteigunterführung mit Stiegen und Aufzüge gemäß TSI-PRM im Projekt enthalten ist* (VHS Seite 42).

Da zudem die Art der Bauausführung bzw. die Setzung betrieblich-organisatorischer Maßnahmen mit der Umweltverträglichkeit des Bauvorhabens insgesamt in keinem Zusammenhang steht, wurde die die Genehmigung für den Zugang zu den projektsgemäß vorgesehenen Mittelbahnsteigen unter den Bedingungen des Spruchpunkts A.III.2. erteilt.

### **CSM – Verordnung:**

Mit der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 der Europäischen Kommission vom 24. April 2009 wurde eine „Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken gemäß Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates“ im ABl. Nr. L108 vom 29. April 2009 erlassen (CSM-Verordnung).

Die CSM-Verordnung beinhaltet Vorgaben für ein harmonisiertes Verfahren für die Evaluierung und Bewertung von Risiken in Bezug auf „signifikante“ Änderungen im Eisenbahnsystem, einschließlich der Bewertung der Anwendung des Verfahrens und der Ergebnisse durch eine unabhängige Bewertungsstelle. Diese „signifikanten Änderungen“ betreffen sicherheitsrelevante Änderungen technischer, betrieblicher oder organisatorischer Art.

Ab 1. Juli 2012 tritt die CSM-Verordnung für den gesamten Anwendungsbereich (für technische, betriebliche, organisatorische Änderungen) in Kraft. Jedoch gilt sie bereits ab 19. Juli 2010 für alle signifikanten Änderungen, die strukturelle Teilsysteme betreffen, in Fällen, in denen Artikel 15 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG oder eine TSI dies vorschreibt.

Die Bestimmung des Artikels 15 sieht vor, dass die Mitgliedstaaten alle gebotenen Maßnahmen treffen, damit die strukturellen Teilsysteme, die Bestandteil des Eisenbahnsystems sind, nur dann in Betrieb genommen werden dürfen, wenn sie so geplant, gebaut und installiert werden, dass die einschlägigen grundlegenden Anforderungen erfüllt werden, wenn sie in das Eisenbahnsystem

einbezogen werden. Insbesondere müssen die Mitgliedstaaten die technische Kohärenz dieser Teilsysteme mit dem Eisenbahnsystem, in das sie sich einfügen, und die sichere Integration dieser Teilsysteme im Einklang mit dieser Verordnung überprüfen.

Den Einreichunterlagen wurde seitens der ÖBB-Infrastruktur AG eine Risikobetrachtung gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr 352/2009 angefügt, welcher zu entnehmen ist, dass die Änderung der Schieneninfrastruktur, die durch den Ausbau der Summerauerbahn ausgelöst wird, einer Evaluierung und Bewertung von Risiken gemäß CSM-Verordnung unterzogen wurde.

Basierend auf den, zu diesem Zeitpunkt, gültigen und verfügbaren Informationen wird darin ausgeführt, dass die sich daraus ergebenden Sicherheitsanforderungen im gegenständlichen Projekt durch angemessene Maßnahmen erfüllt werden. Darüber hinaus wird festgehalten, dass durch die Entlastung bzw. Auflassung anderer, älterer Anlagen durch Verlagerung der Ladetätigkeiten in die ggst neuerrichtete Anlage das Sicherheitsniveau im betrachteten Teilsystem insgesamt erhöht wird.

#### **Inbetriebnahme:**

Die Fertigstellung des Vorhabens ist gemäß § 24h Abs. 1 UVP-G 2000 der Behörde von der Projektwerberin anzuzeigen. Gemäß § 24h Abs. 2 UVP-G kann die Behörde nach Einlangen der Fertigstellungsanzeige das Vorhaben darauf überprüfen, ob es der Genehmigung entspricht oder in Anwendung des § 24g Abs. 1 geringfügige Änderungen genehmigen.

Weiters sind jedenfalls die materiellrechtliche Genehmigungsbestimmung der §§ 34 ff. EISbG im Zuge der zitierten Inbetriebnahmegenehmigung anzuwenden.

Hinsichtlich der Genehmigung zur Inbetriebnahme für das Vorhaben ist darauf hinzuweisen, dass wegen dessen Komplexität die Betriebsbewilligung nicht im Sinne des § 34a EISbG mit der Baugenehmigung mitverbunden werden konnte (Spruchpunkt A.I.4.). An dieser Stelle wird insbesondere auf die empfohlenen Maßnahmen im UVG im Rahmen der Inbetriebsetzung hingewiesen.

Anzumerken ist, dass Änderungen der erteilten Genehmigung gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 noch vor Inbetriebnahme des Vorhabens im Sinne des § 24g UVP-G 2000 noch durch die teilkonzentriert zuständige Behörde zu behandeln sind. Der Zuständigkeitsübergang an die nach den Materiegesetzen zuständigen Behörden erfolgt erst mit Verkehrsfreigabe des Vorhabens.

Somit wird die Anzeige der Fertigstellung vor Inbetriebnahme seitens der ÖBB-Infrastruktur AG mittels einer entsprechenden Fertigstellungsanzeige unter Beilage der erforderlichen Unterlagen (Prüfbescheinigung gemäß § 34b EISbG oder eine dieser entsprechende „§-40-Erklärung“) erforderlich.

#### **Nebenbestimmungen:**

##### **Allgemeines**

Soweit seitens der Parteien und Beteiligten insbesondere im Hinblick auf eine allfällige Projektänderung die Aufnahme von Nebenbestimmungen (Vorschreibungen, Bedingungen und Auflagen) in den Genehmigungsbescheid gefordert wurde, ist darauf hinzuweisen, dass durch den Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 7. April 2011 auch der Gegenstand des Verwaltungsverfahrens klar und

eindeutig vorgegeben wird. Mutmaßungen über eine andere als die beantragte und spruchgemäß genehmigte Ausführung des Vorhabens sind nicht verfahrensgegenständlich. Sollte seitens der Projektwerberin dennoch eine Änderung des Vorhabens angestrebt werden, wäre diese Gegenstand eines gesonderten Verfahrens nach den Bestimmungen des § 24g UVP-G 2000.

Nebenbestimmungen können von der Behörde nur dann vorgeschrieben werden, wenn sie sich auf das verfahrensgegenständliche Vorhaben beziehen. Überdies müssen Nebenbestimmungen hinreichend bestimmt sein.

Vorschreibungen haben darüber hinaus eine rechtliche Bedingung oder ein Sollen zum Ausdruck zu bringen. Soweit zu den im Umweltverträglichkeitsgutachten bzw. in der Verhandlungsschrift enthaltenen Vorschreibungen der Sachverständigen auch Erläuterungen enthalten sind, warum die Vorschreibung als erforderlich erachtet wird oder worauf bei der Umsetzung der Vorschreibung ganz besonders zu achten ist (obwohl sich dies bereits klar aus den festgelegten Pflichten ergäbe), wurde von der Übernahme des gesamten Textes in den Spruch weitgehend abgesehen, weil im Spruch gemäß § 59 Abs. 1 AVG „in möglichst gedrängter, deutlicher Fassung“ die in Verhandlung stehende Angelegenheit zu erledigen ist.

Dies bedeutet aber nicht, dass die Projektwerberin von der Beachtung dieser Erläuterungen zu der Vorschreibung entbunden wäre. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass derartige Erläuterungen für die allfällig erforderliche Auslegung der in den Spruch aufgenommen Nebenbestimmungen heranzuziehen sind.

In diesem Zusammenhang wird festgehalten, dass das Umweltverträglichkeitsgutachten und die Verhandlungsschrift integrative Bestandteile des gegenständlichen Bescheides sind. Die Erläuterungen und Begründungen im UVG und in der Verhandlungsschrift sind somit insbesondere bei der Auslegung des Spruches heranzuziehen

### **Gutachten gemäß § 31a**

Hinsichtlich des Aspekts der Einhaltung des Standes der Technik unter Berücksichtigung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes im Sinne des § 31a EISbG ist die Aufnahme von Nebenbestimmungen grundsätzlich nicht möglich, da aufgrund des vorliegenden Gutachtens gemäß § 31a EISbG, welchem im Zuge des Verfahrens nicht entgegengetreten wurde und an dessen Vollständigkeit, Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit seitens der Behörde keine Bedenken bestehen, jedenfalls von der Einhaltung der angeführten Kriterien auszugehen ist.

### **Umweltverträglichkeitsgutachten**

Hinsichtlich des Umweltverträglichkeitsgutachtens ist grundsätzlich auf die bereits oben getätigte Aussage hinzuweisen, dass diesem Gutachten eindeutig zu entnehmen ist, dass das Bauvorhaben bei Einhaltung der zur Erreichung der Schutzziele zusätzlich als zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen auch den zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen nach dem UVP-G 2000 entspricht.

**Zwingende Maßnahmen** werden aus Sicht der Sachverständigen als Voraussetzung für die Bestätigung der Umweltverträglichkeit gefordert. Diese werden von den UVP-Sachverständigen im Sinne des § 24c Abs. 5 Z. 1 UVP-G 2000 vorgeschlagen („*die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens vorgelegte Umweltverträglichkeitserklärung und andere relevante vom Projektwerber/von der Projektwerberin vorgelegte Unterlagen sind nach dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau und unter Berücksichtigung des Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 aus fachlicher Sicht zu bewerten und allenfalls zu ergänzen.*“).

**Empfohlene Maßnahmen** sind jene, deren Umsetzung aus der Sicht der Sachverständigen sinnvoll wäre und zu einer Verbesserung der Umwelt- und Vorhabenssituation über das unbedingt erforderliche Ausmaß hinaus – führen würde. Rechtsgrundlage für diese Maßnahmen ist § 24c Abs. 5 Z. 3 UVP-G 2000, wonach die Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten Vorschläge für Maßnahmen gemäß § 1 Abs. 1 Z. 2 UVP-G 2000 zu machen haben (Die Sachverständigen haben dementsprechend „*Maßnahmen zu prüfen, durch die schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden*“).

Für die zwingende Vorschreibung derartiger von den UVP-Sachverständigen empfohlenen Maßnahmen gibt es jedoch keine Rechtsgrundlage im UVP-G 2000 und können diese daher – ausgenommen, die Beweiswürdigung brächte das Ergebnis, dass eine derartige Maßnahme als zwingend anzusehen wäre – nicht vorgeschrieben werden.

Jedoch wurden Maßnahmenvorschläge der Sachverständigen **zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle**, sofern von der Behörde als erforderlich erachtet, in den Spruch des Bescheides übernommen.

Im Allgemeinen ist hervorzuheben, dass Maßnahmen, zu denen bereits das Gesetz unmittelbar verpflichtet, keiner Bescheidaufgabe bedürfen (siehe die Erkenntnisse des VwGH vom 26. März 1980, Zl. 1571/77, VwSlg. 10078 A/1980, und vom 3. Juni 1997, Zl. 97/06/0055). Die bloße Wiederholung von Vorschreibungen (Rechtsfolgen), die bereits durch das Gesetz festgelegt sind, kann nicht als solche Nebenbestimmung angesehen werden.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass sämtliche Bescheidvoraussetzungen durch die Projektwerberin einzuhalten sind. Diese stellen neben den in den Spruch des Bescheides übernommenen Vorschreibungen der Sachverständigen vor allem auch sämtliche in der UVE, dem Bauentwurf, dem UVG sowie der Verhandlungsschrift und sonstigen Unterlagen enthaltenen Bedingungen hinsichtlich Bau und Betrieb des gegenständlichen Vorhabens dar.

Die Aufnahme von Auflagenvorschlägen, die bereits im Projekt enthalten bzw. von der Projektwerberin im Zuge der mündlichen Verhandlung zum Projektinhalt erhoben wurden (Siehe VHS, S. 53) und somit Projektsbestandteil sind ist daher ebenfalls entbehrlich.

Dem UVG sind aus der Sicht der Fachgebiete Eisenbahnwesen und Eisenbahnbetrieb und Klima keine erforderlichen zwingenden Maßnahmen zu entnehmen. Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin unterstützte die Auflagen des lärmtechnischen UVP-Sachverständigen aus humanmedizinischer Sicht. Zudem wurden von diesem die zum Schutz vor Grenzwertüberschreitungen in der Gemeinde Luftenberg als zwingend erforderlich erachteten zusätzlichen Lärm-

schutzwände im Zuge der mündlichen Verhandlung zusammengefasst bzw. präzisiert und seitens der Projektwerberin zum Projektinhalt erhoben, weshalb keine gesonderten Maßnahmen vorzuschreiben waren.

Die Empfehlungen des Sachverständigen für Elektromagnetische Felder, Licht (Beleuchtung) beziehen sich auf die Inbetriebnahme und sind somit keine Voraussetzung für die Bestätigung der Umweltverträglichkeit.

Somit ist unter Berücksichtigung der Erklärungen der Projektwerberin sowie der Sachverständigen zu den von der Behörde vorgeschriebenen zwingenden Maßnahmen festzuhalten:

#### **Zu A.III.1. Allgemeine Vorschreibung:**

Gemäß § 24f Abs. 5 UVP-G 2000 idgF können in der Genehmigung angemessene Fristen für die Fertigstellung des Vorhabens, einzelner Teile davon oder für die Inanspruchnahme von Rechten festgesetzt werden. Gemäß der materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmung des § 31g EisbG ist eine angemessene Frist festzusetzen, in der das Bauvorhaben auszuführen und der Betrieb zu eröffnen ist. Die Behörde kann die Fristen gemäß § 24f Abs. 5 UVP-G 2000 aus wichtigen Gründen verlängern, wenn 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 Verfahrens gemäß § 24g UVP-G 2000 können die Fristen von Amts wegen geändert werden.

Die Frist von zehn Jahren ab Bescheiddatum wird seitens der Behörde in Ansehung der Größe des Vorhabens und der vom Unternehmen selbst festgelegten Ausführungsplanung als angemessen erachtet.

#### **Zu A.III.2. Bedingung für die Genehmigung des Zugangs zu den Mittelbahnsteigen der Bahnhöfe Lungitz, Gaisbach-Wartberg, Kefermarkt, Freistadt und Summerau:**

Wie schon in den Ausführungen zu Interoperabilität weiter oben ausgeführt, hat die Projektwerberin im Zusammenhang mit dem Umbau der Bahnhöfe Lungitz, Gaisbach-Wartberg, Kefermarkt, Freistadt und Summerau angesucht, gemäß § 119 (nunmehr § 102) Abs. 1 Z 3 EisbG die TSI PRM für nicht anwendbar zu erklären.

Aufgrund eines Verbesserungsauftrags seitens der Europäischen ist aus Sicht der UVP-Behörde fraglich, ob die in Artikel 9 Absatz 5 geforderte Vollständigkeit des Dossiers vorliegt. Jedenfalls ist festzuhalten, dass die mit Schreiben vom 16. November 2011 geforderte Ergänzung seitens der ÖBB-Infrastruktur AG mit Schreiben vom 1. Dezember 2011 erfolgte. Dieses wurde mit E-Mail am selben Tag der Europäischen Kommission übermittelt und das Einlangen von dort auch bestätigt.

Bis Bescheiderteilung lag weder eine Entscheidung der Kommission noch eine technische Stellungnahme der Europäischen Eisenbahnagentur vor. Aus Sicht der Behörde ist die Vollständigkeit des vorgelegten Dossiers erst ab der beginnt der Lauf der Frist von sechs Monaten am 1. Dezember 2011. Dementsprechend wurde gemäß Spruchpunkt A.II.9. die Entscheidung über den Ausnahmeantrag von der TSI PRM einer gesonderten bescheidmäßigen Erledigung vorbehalten.

Seitens des Sachverständigen für das Fachgebiet Eisenbahnwesen und Eisenbahnbetrieb wurde im Zuge der Verhandlung bestätigt, dass *die Möglichkeit der allfälligen Nachrüstung des Zuganges in Form einer Bahnsteigunterführung mit Stiegen und Aufzüge gemäß TSI-PRM im Projekt enthalten ist* (VHS Seite 42).

Da zudem die Art der Bauausführung bzw. die Setzung betrieblich-organisatorischer Maßnahmen mit der Umweltverträglichkeit des Bauvorhabens insgesamt in keinem Zusammenhang steht, wurde die die Genehmigung für den Zugang zu den projektsgemäß vorgesehenen Mittelbahnsteigen unter den Bedingungen des Spruchpunkts A.III.2. erteilt.

### **Zu A.III.3. Vorschriften aus Sicht des Fachgebietes Schalltechnik, Lärm sowie Erschütterung und Körperschall:**

Die Projektwerberin hat in der Stellungnahme während der Verhandlung betreffend die vorgeschriebenen zwingenden Maßnahmen sich *mit diesen einverstanden erklärt und diese zum Projektinhalt erhoben, soweit sie sich nicht gegen einzelne ausgesprochen hat. Auch die von Ing. Erich Lassnig in der Verhandlung zusätzlich vorgeschriebenen Lärmschutzwände verstehen sich insofern als Projektinhalt* (VHS, S. 53).

In diesem Zusammenhang wurde seitens der Projektwerberin festgehalten, dass die im UVG enthaltene Auflage des Sachverständigen für Lärmschutz hinsichtlich Information der *betroffenen Eigentümer und Bewohner, wenn Unbedenklichkeitsentfernungen unterschritten werden, überschießend sei, weil eine Beeinträchtigung oder Belästigung nicht zu erwarten sei* (VHS, S. 54). Aus Sicht der Behörde trägt die vom Sachverständigen geforderte Information zwar nicht zur Umweltverträglichkeit bei, fördert jedoch die Akzeptanz des Bauvorhabens, weshalb dies in Spruchpunkt A.III.3.1. ihren Niederschlag gefunden hat.

Im UVG wurden aufgrund eines redaktionellen Fehlers Kontrollmessungen *auf den Gleisen der S7 in Schwechat* vorgeschrieben (S. 22 bzw. 481 und 139) Dies wurde durch Spruchpunkt A.III.3.2. richtig gestellt.

### **Zu A.III.4. Vorschriften aus Sicht des Fachgebietes Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik:**

Die Projektwerberin hat in der Stellungnahme während der Verhandlung betreffend die vorgeschriebenen zwingenden Maßnahmen sich *mit diesen einverstanden erklärt und diese zum Projektinhalt erhoben, soweit sie sich nicht gegen einzelne ausgesprochen hat* (VHS, S. 53).

Zu der hiervon betroffenen zwingend erforderlichen Maßnahme des Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik auf Seite 33 des UVG: *„Die Lagerung von Bauhilfsstoffen oder kontaminiertem Material darf nur auf befestigten Flächen erfolgen.“* ist folgendes festzuhalten:

Seitens der Projektwerberin wurde in der Verhandlung als Vorschreibungstext *„Die Lagerung von grundwassergefährdenden Bauhilfsstoffen oder kontaminiertem Material darf nur auf befestigten Flächen erfolgen.“* vorgeschlagen. Da aber die weiterführende zwingende Maßnahme des Sachverständigen wonach *grundsätzlich nur grundwasserschonende Bauhilfsstoffe eingesetzt werden dürfen und der Einsatz von Bauhilfsstoffen mit einer WGK3 unzulässig ist* von der Projektwerberin

zum Projektsinhalt erhoben wurde. Im Zusammenhalt mit der weiteren - und zum Projektsinhalt übernommenen zwingenden Maßnahme - *„Zufolge der geringen Ausbildung von abdichtend wirkenden Deckschichten ist der Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen dort zu befestigen, wo grundwassergefährdende Stoffe gelagert oder transportiert werden. Dies gilt auch für Fahrbahnen. Vorbehaltlich weiterer Behördenauflagen sind die befestigten Flächen so auszuführen, dass Niederschlagswässer und Baustellenwässer gesammelt und über eine Ölabscheideanlage geführt werden können.“* erscheint der Behörde die Einschränkung auf grundwassergefährdete Bauhilfsstoffe der Intention der Vorschreibung widersprechend zu sein, weshalb die im Spruchpunkt A.III.4.1. gewählte Textierung *„... grundwassergefährdende Stoffen...“* erfolgte.

Bei der zwingend erforderlichen Maßnahme im UVG betreffend den Stand der Technik im WRG 1959 idgF (Seite 34 bzw. 493) wurde versehentlich auf den nicht existenten *„Anhang H“* verwiesen, weshalb dies im Spruchpunkt A.III.4.2. auf *„Anhang G“* richtiggestellt wurde.

Betreffend die Vorschreibung der Setzung von Kontrollpegel bei den Objekten 1002, 1003 und 1004 im Zusammenhang mit Spundwänden dort durch den Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik im UVG (Seite 33 bzw. 492) ist folgendes festzuhalten: In der mündlichen Verhandlung wurde seitens der Projektwerberin behauptet, dass *auf die gegenständliche Maßnahme aus fachlicher Sicht verzichtet werden kann*. Als Begründung wurde angeführt, dass *es sich bei den angeführten Spundwandkonstruktionen um konstruktive (nicht abdichtende) Elemente eng begrenzter räumlicher Ausdehnung handelt, die lediglich bis knapp unter das Grundwasserniveau reichen werden. Die unterhalb der Spundwandelemente verbleibende Aquifermächtigkeit beträgt daher mehrere Meter. Dementsprechend ist nicht mit messbaren Auswirkungen auf das Grundwasserniveau infolge der Spundwandkonstruktionen zu rechnen. Außerdem werden die Spundwände nach Möglichkeit wieder gezogen.* (VHS, S. 54).

Andererseits wurde die zwingende Maßnahme der Sachverständigen für Boden, Grundwasserchemie und Abfallwirtschaft akzeptiert und zum Projektsinhalt erhoben, wonach *im Grundwasserabstrombereich entsprechende Beweissicherungsmaßnahmen zu treffen sind, um potentielle nachteilige Auswirkungen auf das Grundwasser durch das gegenständliche Vorhaben insbesondere in der Bauphase ausreichend kontrollieren zu können.*

Aus Sicht der Behörde ist die Aussage der Projektwerberin, dass die Spundwände *nach Möglichkeit gezogen werden* unzureichend um negative Einflüsse der Spundwände auf den Grundwasserkörper gesichert auszuschließen. Zudem stellt die Vorschreibung der Setzung von Kontrollpegel bei den Objekten 1002, 1003 und 1004 eine Konkretisierung der zuletzt genannten zwingenden Maßnahme dar, weshalb die Vorschreibung mittels Spruchpunkt A.III.4.3. erfolgte.

Im Zuge der Verhandlung wurde seitens des Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik empfohlen, den *rund 60 m südlich der Trasse gelegenen Brunnen BR-LU16 in das quantitative Beweissicherungsprogramm einzubeziehen*. Andererseits wurde von der Projektwerberin in ihrer Schlussstellungnahme festgehalten, dass *ein umfassendes Beweissicherungsprogramm vorgesehen sei, wobei alle relevanten Brunnen aufgenommen werden*. Den Angaben zu den Wasserrechten und Abbauflächen (EZ 32/04, Versionsnummer LISU-UV-LSGG-00-0002 vom 31. März 2011) in den Einreichunterlagen ist zu entnehmen, dass der gegenständliche Brunnen der KG Luftenberg, Parz. Nr. 2069, EZ 127 die Nutzungsart *„Nutzwasser“* aufweist. Im Gegensatz dazu wird der Brunnen BR-LU17 der KG Luftenberg, Parz. Nr. 2151/35, EZ 1805

„nicht genützt“, weshalb seitens der Behörde die Vorschreibung gemäß Spruchpunkt A.III.4.4. als zweckmäßig erachtet wurde.

#### **Zu A.III.5. Vorschreibung aus forstfachlicher Sicht betreffend die Rodungsbewilligung:**

Im forsttechnischen Gutachten zum Rodungsverfahren wurden entsprechende zwingende Maßnahmen formuliert jedoch nicht explizit ins UVG aufgenommen sondern dort nur darauf verwiesen.

Die vom Sachverständigen für Tiere, Pflanzen, Lebensräume, Gewässerökologie, Land- u. Forstwirtschaft, Jagd u. Fischerei geforderten Vorschreibungen (Bedingungen, Fristen, Auflagen) wurden somit im Zusammenhang mit Spruchteil A.II.8. in Mitbewandlung der Bestimmung des § 18 ForstG in den Spruch aufgenommen.

Im Zuge der mündlichen Verhandlung wurde seitens des Forstdienstes der Bezirkshauptmannschaft Perg festgehalten, dass die Überprüfung des Rodungsverzeichnisses ergeben hat, dass die Grundstücke Nr. 2134/1 und 2384/2, beide KG 43105 nicht Wald im Sinne des Forstgesetzes 1975 sind. Die Genehmigung der Rodungsfläche war daher um diese beiden Grundstücke zu vermindern. Diese Anpassungen führen zu keiner Veränderung der im Umweltverträglichkeitsgutachten dargelegten Schlussfolgerungen bzw. zu keiner Veränderung der festgestellten Auswirkungen sowie der vorgeschriebenen Kompensationsmaßnahmen.

#### **Zu A.III.6. Vorschreibungen aus Sicht des Fachbereiches Tiere, Pflanzen, Lebensräume, Gewässerökologie, Land- u. Forstwirtschaft, Jagd u. Fischerei**

Im UVG (S. 23 bzw. S. 482) wurden als zwingende Maßnahme in der Bauphase vorgeschrieben, dass zur Verminderung der Trübungsfolgen im Zuge der Bauarbeit im Bereich von 100-200m bachabwärts der Eingriffe in das Gewässer Maßnahmen zur Reaktivierung der vorhandenen Laichplätze durchzuführen sind. Dies hat durch das Waschen des Substrates zur besseren Durchlüftung und der Beseitigung von Feinsubstrat im Kieslückensystem nach Beendigung der Arbeiten zu erfolgen. Die Umsetzung kann je nach Gewässer mit Kleinbaggern oder händisch mit Schaufeln direkt im Gewässer erfolgen.

Während der mündlichen Verhandlung wurde seitens der Projektwerberin in ihrer Schlussstellungnahme behauptet, die mechanische Entfernung des Substrates und das nachfolgende Waschen sind geeignet, die benthischen Lebensgemeinschaften stark zu beeinträchtigen oder lokal zu zerstören. Dies hat eine längerfristige Wiederbesiedelungsphase zur Folge, was im Sinne der Erhaltung des Gewässerzustandes kontraproduktiv wäre. Alternativ soll direkt unterhalb der potentiellen Baustellenbereiche grobkörniges Schottersubstrat mit Filterwirkung in das Gewässer eingebaut werden, um abstromige Trübungsfolgen zu minimieren.

Im Zuge der Bescheiderstellung wurde seitens des zuständigen UVP-Sachverständigen auf Ersuchen der Behörde folgende Stellungnahme dazu abgegeben:

„Im Großen und Ganzen kann der Argumentation der ÖBB gefolgt werden. Jedoch sollen noch einige Anmerkungen zur vorgeschlagenen Maßnahme zur Verminderung der Trübungsfolgen gemacht werden.

Die Qualität und Funktionsfähigkeit von potentiellen Laichplätzen sowie die ausreichende Durchlüftung des Kieslückensystems können aufgrund von Stoffeinträgen massiv beeinträchtigt werden.

*Die Degradation von Kiesbänken oder Laichplätzen äußert sich in der Art der Kolmation. Es wird dabei in zwei Arten der Kolmation unterschieden, die äußere Kolmation bei der es zur Überdeckung (z.B. durch Schlamm) kommt und der inneren Kolmation in der es zur Verfüllung des Kieslückensystems und in weiterer Entwicklung zur Verfestigung kommt. Die Folge ist ein abnehmender Sauerstoffgehalt in der Kiesbank und eine eingeschränkte Eignung als Laichplatz.*

*Die äußere Kolmation kann sich bei höheren Abflüssen und entsprechender Fließgeschwindigkeit von selbst auflösen, während aufgrund der inneren Kolmation keine oder kaum eine Revitalisierung des Kieslückensystems stattfindet.*

*Bei der Maßnahme zur Sedimentauflockerung wird das Substrat gereinigt und vor Ort belassen. Eine Neubildung von Kiesbänken wird so nachempfunden. Mittels Baggerschaufel greift man in den entsprechenden Bereich, hebt es aus dem Wasser und lässt es wieder fallen. Feinere Sedimente werden weggespült und gröberes Substrat bleibt zurück. Dies wird von stromaufwärts Richtung stromabwärts im gesamten Bereich der Kiesbank bzw. des zu revitalisierenden Bereiches durchgeführt.*

*Eine zweimalige Umlagerung je Quadratmeter sollte mindestens durchgeführt werden. Kolmationen werden aufgehoben und Auffüllungen des Kieslückensystems beseitigt.*

*Der temporäre Verlust von Makroinvertebraten ist zu erwarten, jedoch ist kurzfristig mit einer schnellen Neubesiedelung und einem Ausgleich zu rechnen. Mittelfristig kann es sogar zu einer Verbesserung des Arteninventars kommen, wie Untersuchungen und eigene Erfahrungen belegen.*

*Die vorgeschlagene Revitalisierung ist jedoch nicht auf die gesamten 100-200m gesamtflächig zu verstehen. Es sollen lediglich kleinflächig potentielle Laichplätze wieder aktiviert werden. Dies sollte unter Aufsicht und Anleitung der ökologischen Bauaufsicht stattfinden.*

*Zu der oben beschriebenen Maßnahme kann der Vorschlag der ÖBB alternativ als Maßnahme wie folgt beschrieben mit aufgenommen werden:*

*Grobkörniges Substrat (Kieswerk-Sortierung 16/63, gewaschen) wird als Neuanlage von Kiesbänken und Laichplätzen in das Gewässer unterhalb des Baustellenbereiches eingebracht. Es ist darauf zu achten, dass dieses Substrat nicht während der Bautätigkeiten eingebracht wird, sondern nach Beendigung der Bautätigkeiten, um so der erneuten Kolmation entgegenzuwirken.*

*Die Festlegung der zu revitalisierenden Flächen und ihrer Größe bzw. die Menge des einzubringenden Substrats ist entsprechend der jeweils ausgeführten Maßnahme im Zuge der naturschutzrechtlichen Detailplanung auszuarbeiten und festzulegen. Unter Beistellung der ökologischen Bauaufsicht ist die jeweils entsprechende Maßnahme durchzuführen.“*

Somit ist festzuhalten, dass aus Sicht des Fachgebietes Gewässerökologie (Incl. Fischerei) die von der Projektwerberin vorgeschlagene alternative Maßnahmenausführung zu keiner Veränderung der im Umweltverträglichkeitsgutachten dargelegten Schlussfolgerungen bzw. zu keiner Veränderung der festgestellten Auswirkungen sowie der vorgeschriebenen Kompensationsmaßnahmen führt. Es ist jedoch darauf zu achten, dass entsprechend der jeweils gewählten Ausführung dieser Maßnahme das Substrat nicht während der Bautätigkeiten eingebracht wird, sondern nach Beendigung der Bautätigkeiten, um so der erneuten Kolmation entgegenzuwirken, weshalb seitens der Behörde die Vorschreibung gemäß Spruchpunkte A.III.6.1. und A.III.6.2. erfolgte.

## **Auseinandersetzung mit Einwendungen und Stellungnahmen**

### **Allgemeines:**

Gemäß § 24c Abs. 5 Z 2 UVP-G 2000 hat das Umweltverträglichkeitsgutachten sich mit den gemäß § 9 Abs. 5, § 10 und § 24a UVP-G 2000 vorgelegten Stellungnahmen fachlich auseinander zu setzen, wobei gleichgerichtete oder zum gleichen Themenbereich eingelangte Stellungnahmen zusammen behandelt werden können. Nicht im Umweltverträglichkeitsgutachten wurden Fragestellungen behandelt, die einer fachlichen Auseinandersetzung nicht zugänglich sind, wie zum Beispiel die unzureichende Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in nationales Recht, die Kostentragung für einen allfälligen Abriss bzw. Übersiedlung einer Vereinsanlage, die Höhe von Entschädigungen, die Wertminderung oder die Überprüfung verkehrspolitischer Konzepte.

Hinsichtlich der vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen zum Zeitpunkt der Verfahrenseinleitung bzw. der öffentlichen Auflage ist auf das vorliegende, einen integrativen Bestandteil dieses Bescheides bildende Umweltverträglichkeitsgutachten vom 26. August 2011 und die darin enthaltenen gutachterlichen Äußerungen der Sachverständigen aus fachlicher Sicht zu verweisen.

**Die Auseinandersetzung mit den im Rahmen der öffentlichen Auflage eingelangten Stellungnahmen erfolgt im vorliegenden Umweltverträglichkeitsgutachten auf den Seiten 361 bis 474 (Kapitel 5).** Auf die so behandelten Stellungnahmen und Einwendungen wird an dieser Stelle **daher nur insoweit eingegangen, als** zu den Ausführungen im Umweltverträglichkeitsgutachten aus rechtlicher Sicht oder in Folge des weiteren Ermittlungsverfahrens unmittelbarer **Ergänzungsbedarf besteht.**

In gleicher Weise wird bei im Rahmen der öffentlichen mündlichen Verhandlung vorgebrachten Stellungnahmen und Einwendungen auf die dementsprechenden Ausführungen der Sachverständigen verwiesen, die in der einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides bildenden Verhandlungsschrift vom 20. Oktober 2011 über die öffentliche mündliche Verhandlung am 19. und 20. Oktober 2011 festgehalten sind.

**Bei dieser Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen werden jeweils die von den Sachverständigen als zwingend angesehenen Maßnahmen als gegeben vorausgesetzt.**

Ebenso ist zu berücksichtigen, dass zum Zeitpunkt der öffentlichen Auflage in den Stellungnahmen und Einwendungen Kritik am Inhalt der Antragsunterlagen geübt wurde, die von den Sachverständigen in weiterer Folge grundsätzlich geteilt bzw. als nachvollziehbar angesehen wurde, diese Kritik aber durch die Forderungen oder Darstellung der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten (vgl. § 24c Abs. 5 Z. 1 UVP-G 2000: „aus fachlicher Sicht zu bewerten und allenfalls zu ergänzen“) oder durch ergänzende Angaben oder die Zusicherung der Umsetzung von zusätzlichen Maßnahmen durch die Projektwerberin als überholt anzusehen ist.

Soweit sich aus dem Ermittlungsverfahren (UVG oder sonstigen Ausführungen der Sachverständigen unter Berücksichtigung der zwingenden Maßnahmen) ergibt, dass trotzdem Restbelastungen verbleiben werden, so wird dies im Anschluss an die Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und den Sachverständigengutachten im Rahmen einer Gesamtbetrachtung entsprechend berücksichtigt.

Im Hinblick auf den Maßnahmenkatalog im UVG ist festzuhalten, dass dieser einerseits in der Zusammenfassung im Kapitel 0.2 auf den Seiten 16 bis 39 zu finden ist und andererseits wortgleich im Kapitel 6 auf den Seiten 475 bis 498 wiedergegeben wird. Die Projektwerberin hat sich in ihrer Schlussstellungnahme in der Verhandlung auf die Seiten 16 bis 39 bezogen, weshalb in der Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und Einwendung auch diese Bezugnahme erfolgt. Zur Klarstellung wird jedoch auch die Fundstelle im Kapitel 6 angeführt.

### **Parteien**

Parteistellung im gegenständlichen Verfahren haben gemäß § 19 Abs. 1 UVP-G 2000 neben der Projektwerberin auch Nachbarn, die nach den geltenden Verwaltungsvorschriften vorgesehenen Parteien - sofern ihnen nicht schon als Nachbarn Parteistellung zukommt, die Umwelthanwaltschaft, das wasserwirtschaftliche Planungsorgan, die Standortgemeinde und die an angrenzenden österreichischen Gemeinden, die von wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt betroffen sein können, sowie Bürgerinitiativen und Umweltorganisationen.

Im gegenständlichen Großverfahren haben die Parteien gemäß § 44b AVG ihre Parteistellung verloren, soweit sie nicht innerhalb der Auflagefrist bei der Behörde schriftliche Einwendungen erhoben haben. Wie schon unter dem Kapitel „Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages und öffentliche Auflage“ weiter oben ausgeführt, erstreckte sich diese vom 17. Mai 2011 bis einschließlich 1. Juli 2011.

Bürgerinitiativen erlangen erst nach entsprechender Konstituierung gemäß § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 während der öffentlichen Auflage Parteistellung als Formalpartei. In diesem Zusammenhang wird auf die Ausführungen weiter oben zur „Konstituierung einer Bürgerinitiative“ verwiesen.

Wie dort angeführt, ist das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie davon ausgegangen, dass sich betreffend des gegenständlichen Vorhabens die Bürgerinitiative "Lärmschutzwand Luftenberg", (Sprecherin Frau Karin Moser) konstituiert hat und diese an den Verfahren gemäß § 24 Abs. 1, 3 und 4 UVP-G 2000 als Partei, mit dem Recht die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht in den Verfahren geltend zu machen, teilnehmen kann.

Eine mit Bescheid des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft anerkannte Umweltorganisation gemäß § 19 Abs. 7 UVP-G 2000 erlangt im UVP-Verfahren Parteistellung, soweit sie während der Auflagefrist schriftliche Einwendungen erhebt. Am gegenständlichen Verfahren hat keine anerkannte Umweltorganisation teilgenommen.

Als geltende Verwaltungsvorschriften waren das HIG, das EisbG, das WRG und das ForstG anzuwenden.

Beim Verfahren gemäß § 4 HIG handelt es sich um ein Anhörungs- und Stellungnahmerecht, welches jedoch nur der Projektwerberin Parteistellung verleiht. Gemäß § 31e EisbG sind im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren neben der Projektwerberin, die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten und die Eigentümer der in den Bauverbotsbereich kommenden Liegenschaften Parteien. Im eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungsverfahren gemäß § 34 ff. EisbG ist das Eisenbahnunternehmen Partei. Weiters ist auf die Parteistellung von weiteren Formalparteien,

z.B. dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat hinzuweisen. Die Parteien im Rodungsverfahren werden in § 19 Abs. 1 ForstG angeführt, dies sind im Wesentlichen der Waldeigentümer, der an der zur Rodung beantragten Waldfläche dinglich oder obligatorisch Berechtigte in Ausübung seines Rechtes.

Dem Bauentwurf für das gegenständliche Vorhaben sind jeweils gemäß § 31b Abs. 1 Z. 4 EisbG Unterlagen hinsichtlich der betroffenen Liegenschaften sowie die Eigentümer dieser Liegenschaften zu entnehmen, ebenso den Rodungsunterlagen im Sinne des ForstG.

### **Einwendung**

Im Allgemeinen ist darauf hinzuweisen, dass durch die Erledigung des verfahrenseinleitenden Antrages Einwendungen gemäß § 59 Abs. 1 AVG als miterledigt gelten. Diese Bestimmung trägt den Umstand Rechnung, dass sich aus der Erteilung einer Bewilligung mittelbar die Abweisung der gegen diese Bewilligungserteilung gerichteten Einwendungen ergibt. Es ist daher rechtlich bedeutungslos, wenn im Spruch des Bewilligungsbescheides nicht förmlich über alle Einwendungen abgesprochen wird. Die im Zuge des Verfahrens vorgebrachten Einwendungen sind somit im Rahmen der gegenständlichen Genehmigung abschließend zu behandeln.

Dem Begriff Einwendung ist die Behauptung einer Rechtsverletzung mit Bezug auf ein bestimmtes Recht immanent. Eine Einwendung ist sohin, allgemein formuliert, ihrer begrifflichen Bestimmung nach ein Vorbringen einer Partei des Verfahrens, welches seinem Inhalt nach behauptet, das Vorhaben des Bauwerbers entspricht entweder zur Gänze oder hinsichtlich eines Teiles nicht den Bestimmungen der Rechtsordnung (VwGH v. 09.12.1986; ZI. 86/05/0126). Das verletzte Recht ist durch die Partei hinreichend zu konkretisieren, eine Begründung ist hingegen nicht erforderlich.

Eine Einwendung im Rechtssinne liegt nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nur dann vor, wenn das Vorbringen der Behauptung der Verletzung eines subjektiven Rechtes durch das den Gegenstand des Verfahrens bildende Vorhaben zum Inhalt hat. Ist eine Rechtsverletzung aus dem Vorbringen nicht erkennbar, liegt keine Einwendung im Rechtssinne vor. (vgl. Heuer-Leukauf, Handbuch des österreichischen Verwaltungsverfahrens 4, 1990, S 277 f).

Nicht als die Parteistellung wahrende Einwendung sind daher Vorbringen anzusehen, mit denen gegen den Antrag unspezifisch „Einspruch“ erhoben wird oder mit denen lediglich erklärt wird, mit dem Vorhaben nicht oder nur unter bestimmten Bedingungen (z.B. vorliegen einer rechtsgültigen Vereinbarung) einverstanden zu sein. Bloß allgemeine, nicht auf die konkreten Verhältnisse abgestellte Vorbringen stellen ebenso wenig tauglichen Einwendungen dar, wie eine allgemein gehaltene Aufzählung von Beeinträchtigungsmöglichkeiten, welche sich aus dem Bauvorhaben ergeben könnten. Auch die Aufforderung an die Behörde bestimmte bzw. alle notwendigen Maßnahmen festzusetzen oder die bloße Aufzählung von gesetzlichen Bestimmungen vermag die Präklusionswirkung nicht zu verhindern.

### **Grundeinlöse**

Generell ist zur Grundeinlösung folgendes festzuhalten:

Die Erteilung der Genehmigung durch die Behörde erfolgt unter der Voraussetzung des Erwerbes der erforderlichen Grundstücke und Rechte.

Im gegenständlichen Genehmigungsbescheid liegt aber gemäß § 24f Abs. 1a UVP-G 2000 iVm § 2 HIG auch die Feststellung, dass das öffentliche Interesse an der dem Bescheid entsprechenden Durchführung des Bauvorhabens die entgegenstehenden Interessen überwiegt. Darin eingeschlossen ist die Feststellung, dass die Inanspruchnahme der für die Realisierung des Bauvorhabens erforderlichen Grundstücke im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt.

### **Enteignung**

Fragen der Grundeinlöse, der Einräumung von Servituten etc. sind grundsätzlich nicht Gegenstand des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens. Sofern keine einvernehmliche Lösung erzielt werden kann, hat die Konsenswerberin als Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit, die Enteignung auf Grund der Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes zu beantragen.

Anzumerken ist, dass für die Verwirklichung des Bauvorhabens neben der erforderlichen Genehmigung auch die Erlangung der Verfügungsberechtigung über die vom gegenständlichen Bauvorhaben betroffenen Grundstücke erforderlich ist. Dies kommt im Spruch des Bescheides auch entsprechend zum Ausdruck. Dem Antrag ist zu entnehmen, dass zum Teil Fremdgrund beansprucht wird.

Enteignungen wurden von der Projektwerberin nicht beantragt. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat als Eisenbahnunternehmen daher im Bedarfsfall das Recht, auch die Enteignung von für das Vorhaben erforderlichen Grundstücken zu beantragen. Diese sind somit im Sinne der Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes und des HIG in allfällig gesondert zu führenden Verfahren zu behandeln.

Durch die Erteilung der gegenständlichen Genehmigung werden erforderliche privatrechtliche Einigungen nicht ersetzt. Sofern jedoch die ernsthaften Bemühungen des Eisenbahnunternehmens auf privatrechtliche Einigung zum Erwerb der erforderlichen Grundstücke und Rechte scheitern, kann das Eisenbahnunternehmen somit zusätzlich zur erteilten Genehmigung noch die Enteignung beantragen, um die erforderlichen Rechte zu erlangen.

Da mit der Erteilung der Genehmigung das Überwiegen des öffentlichen Interesses über die widerstreitenden privaten Interessen nachgewiesen wurde, ist es einem Eigentümer verwehrt, sich in einem allfälligen nachfolgenden Enteignungsverfahren gegen die Enteignung mit dem Argument zu wehren, die Enteignung läge nicht im öffentlichen Interesse.

Nach § 4 EisbEG ist das Eisenbahnunternehmen verpflichtet, den Enteigneten für alle durch die Enteignung verbundenen Nachteile gemäß § 365 ABGB schadlos zu halten. Zur Ermittlung der Enteignungsentschädigung sind im Enteignungsverfahren Sachverständige zu bestellen.

Vor Einleitung des Enteignungsverfahrens ist das Eisenbahnunternehmen überdies verpflichtet, mit dem Eigentümer entsprechende Verhandlungen über eine privatrechtliche Einigung zu führen. Ohne ernsthafte Bemühungen um eine privatrechtliche Einigung kann eine Enteignung nicht ausgesprochen werden. Diese Pflicht zur Durchführung ernsthafter Bemühungen um eine privatrechtliche Einigung für die Grundeinlöse vor der Antragstellung gilt freilich nur für das Enteignungsverfahren, nicht aber bereits für das gegenständliche Umweltverträglichkeitsprüfungs- und teilkonzentrierte Genehmigungsverfahren. Genehmigungsverfahren können eingeleitet und die Genehmi-

gung erteilt werden, auch wenn mit den Grundeigentümern noch keine Einlöseverhandlungen geführt wurden bzw. noch keine Einigung erzielt wurde. Dies gilt gemäß § 24a Abs. 1 dritter Satz UVP-G 2000 im Hinblick auf das eingeräumte Enteignungsrecht insbesondere auch bei solchen Genehmigungsverfahren, bei denen sonst die Nachweise über Berechtigungen bereits bei Antragstellung erforderlich wären.

Zudem ist gemäß § 24f Abs. 1a UVP-G 2000 die Zustimmung Dritter insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist.

Abschließend ist darauf zu verweisen, dass im Hinblick auf allfällige spätere Enteignungsanträge der Eigentümer sein sämtliches Vorbringen zum Projekt im gegenständlichen Umweltverträglichkeitsprüfungs- und teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren anzubringen hat. Eine diesbezügliche Rechtsbelehrung durch die Verhandlungsleiterin erfolgte ausdrücklich im Zuge der mündlichen Verhandlung.

### **Privatrechtliche (Zivilrechtliche) Einwendungen**

Keine Einwendungen im Sinne des Verwaltungsverfahrensrechts sind grundsätzlich Einwendungen, mit denen bloß die Geltendmachung privatrechtlicher oder zivilrechtlicher Ansprüche erfolgt (Hengstschläger/Leeb, AVG § 42 Rz 32).

Schadenersatzforderungen von Beteiligten für Schäden und Beeinträchtigungen, deren Eintritt vom Genehmigungsantrag nicht umfasst werden, die aber trotzdem nicht gänzlich ausgeschlossen werden können, sind im Rahmen des Genehmigungsverfahrens nicht zu behandeln. Sollte der befürchtete Schaden entgegen der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens später doch eintreten, so wären zur Entscheidung über die Schadenersatzforderungen grundsätzlich die ordentlichen Gerichte berufen. Dies umfasst z.B. auch die Entscheidung über allfällige gerichtliche Verfahrenskosten.

### **Genehmigungsgegenstand**

Soweit in einem Verfahren nach dem UVP-G 2000 - bei dem die materiellen eisenbahnrechtlichen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden sind - die Forderung auf nicht nur geringfügige Abänderung des Bauvorhabens in einer den Einwender weniger beeinträchtigenden Form verlangt wird, ist festzuhalten:

Nach der ständigen Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes (Erkenntnis des VwGH vom 14. November 2006, Zl. 2004/03/0053 unter Verweis auf das Erkenntnis vom 26. April 1995, Zl. 93/03/0191) legt der Antragsteller im Verwaltungsverfahren die Trassenführung durch die Einreichung des Bauentwurfes fest. Im Rahmen dieses Antrages hat die Behörde die Bewilligung zu erteilen oder zu versagen. Eine andere als die beantragte Trassenführung ist nicht Gegenstand des Verwaltungsverfahrens. Der Behörde ist es somit verwehrt, über alternative Trassen oder andere Standorte und somit andere Projekte zu entscheiden. Dies gilt auch für den im Verfahren angesprochenen Fall des Unterbleibens des zweigleisigen Ausbaus im beantragten Umfang. Gegenstand der fachlichen Überprüfung der Auswirkungen ist das in der UVE zur Ausführung eingereichte Projekt.

Soweit eine Forderung sohin darauf abzielt, das Bauvorhaben in einer solchen Art und Weise abzuändern, dass die technische Realisierbarkeit einer eingehenden Untersuchung aufgrund eines entsprechend ausgearbeiteten Bauentwurfs bedürfte, um die Vor- und Nachteile der geforderten Änderung abschätzen zu können, und die Änderung daher nicht im Rahmen von Vorschriften in den Bescheid aufgenommen werden könnte, wäre die Übernahme dieser Forderungen im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren ausgeschlossen. Die Behörde muss in einem solchen Fall vielmehr an Hand der oben angeführten Genehmigungsvoraussetzungen entscheiden, ob die Genehmigung für das eingereichte Projekt erteilt werden kann oder versagt werden muss.

Dieses Ergebnis ändert sich auch nicht durch die Anwendbarkeit des § 24f Abs. 4 UVP-G 2000, wonach schwerwiegende Umweltbelastungen, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können, zur Abweisung des Antrags führen. Als „Projektmodifikation“ auch im Sinne dieser Bestimmung werden nur solche Anpassungen des Vorhabens angesehen werden können, die im Rahmen des jeweiligen Verfahrensstadiums durch entsprechende Vorgaben der Behörde und ohne eingehende Planungen vorgenommen werden können. Das Erfordernis von umfangreicheren Projektänderungen zur Verwirklichung der Genehmigungsfähigkeit eines Vorhabens wird daher auch in einem Verfahren nach dem UVP-G 2000, bei dem die erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen mit anzuwenden sind, zur Abweisung des Antrags führen.

### **Emissionen und Immissionen**

**Emissionen** von Schadstoffen sind gemäß § 24f Abs. 1 Z. 1 UVPG-2000 **nach dem Stand der Technik zu begrenzen**. Dies bedeutet, dass dort, wo die Projektwerberin keinen Einfluss auf den Fuhrpark der BenutzerInnen des jeweiligen Vorhabens hat, die baulichen Anlagen so gestaltet sein müssen, dass Emissionen aus der Anlage selbst und in der Bauphase (Staub, Abgase) nach dem Stand der Technik zu beschränken sind.

Die **Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten** (§ 24f Abs. 1 Z. 2 UVP-G 2000). **Bei Eisenbahnvorhaben** ist die Zumutbarkeit einer Belästigung **nach** den bestehenden, **besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen**. Für die Begrenzung der Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs ist für den Neubau und den wesentlichen Umbau von Strecken(teilen) die **Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV)**, BGBl. Nr. 415/1993 idgF, anzuwenden. Diese Verordnung enthält einen aus Sicht des Nachbarnschutzes tragfähigen Kompromiss zwischen dem Schutz der Nachbarn vor Belästigungen durch Bahnlärm und den Interessen der Öffentlichkeit an der Verwirklichung des Bahnvorhabens. Diese Verordnung wurde vom (damaligen) Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf Grund eingehender medizinischer und lärmtechnischer Studien erlassen. Deren Anwendung ist daher für den Bereich des Lärmschutzes vor dem Schienenlärm an Eisenbahnstrecken auch im Verfahren gemäß UVP-G 2000 geboten.

Zum gemäß § 31b Abs. 1 Z. 2 EISB-G vorzulegenden **Bau- und Betriebsprogramm** ist anzumerken, dass dieses den Bau und Betrieb als „Programm“ bzw. „Prognose“ insoweit beschreibt, als dies insbesondere für die Verkehrseinschätzung erforderlich ist. So erfolgt die Dimensionierung der erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsschutzkriterien für Lärm, Erschütte-

rungen und Sekundärschall auf Basis der dem Projekt zugrundeliegenden Ausgangsdaten zum Verkehrsaufkommen.

Das vorgelegte Bau- und Betriebsprogramm und die darin enthaltenen Zugzahlen selbst sind somit kein Bestandteil der Genehmigung, wogegen die im Projekt festgelegten (bzw. allenfalls im Bescheid vorgeschriebenen) konkreten Immissionsschutzgrenzwerte einen Bestandteil der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung darstellen.

Somit hat die Projektwerberin unbeschadet des tatsächlichen gefahrenen Betriebsprogramms die im Projekt festgelegten Immissionsschutzgrenzwerte jedenfalls einzuhalten. Mögliche Kapazitätsausweitungen, mit denen die der gegenständlichen Genehmigung zugrunde liegenden Emissions- und Immissionsgrenzwerte überschritten werden, lösen erst eine rechtliche Verpflichtung der Eisenbahnunternehmung im späteren Betrieb aus, entsprechende zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen.

Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang die Vorschreibung des Sachverständigen für Schalltechnik, Lärm sowie Erschütterung und Körperschall im Maßnahmenkatalog des UVG betreffend Beweissicherung und Kontrollmaßnahmen für die Betriebsphase (Seite 480), wonach, die *Nachrechnung der an den repräsentativen Punkten der Nachbarschaft unter Berücksichtigung des zum Zeitpunkt der Überprüfung vorliegenden Betriebsprogramms und des prognostizierten Betriebsprogramms 2025 der ÖBB zu erwartenden Schienenverkehrslärmimmissionen als äquivalenter Dauerschallpegel LA,eq bzw. als Beurteilungspegel Lr des Schienenverkehrslärms nach SchIV zur Gegenüberstellung mit den Lärm-Prognosewerten des Einreichprojekts und mit den Immissionsgrenzwerten nach SchIV und zur Verifizierung der Objektschutzmaßnahmen vorzunehmen ist.*

Abschließend wird auf die Aussagen des Sachverständigen für Eisenbahnwesen und Eisenbahnbetrieb im UVG (Seite 152) hingewiesen, wonach die *baulichen Anlagen des Infrastrukturprojektes durch die generelle Gestaltung der neuen Bahnanlagen (Gleise, Fahrweg) der freien Strecke und der umzubauenden Bahnhöfe gemäß dem zugrunde gelegten Betriebsprogramm 2025 (Prognose) ermöglichen eine dem Stand der Technik entsprechende leistungsfähige interoperable Strecke zu schaffen.* Und weiters ist aus dessen Sicht *das Schienennetz der Summerauerbahn nach den Ausbaumaßnahmen jedenfalls in der Lage, die im Betriebsprogramm 2025 prognostizierte Anzahl an Zügen bei ausreichender Betriebsqualität aufzunehmen. Der dem Betriebsprogramm zugrunde gelegte Verkehr und die darauf basierenden Infrastrukturanlagen waren Grundlage für die Bewertung der Auswirkungen auf die Umwelt* (Seite 159).

### **Zu den Einwendungen und Forderungen im Einzelnen:**

Eingangs ist festzuhalten, dass sämtliche Vorbringen größtenteils ident sind. Im Folgenden werden daher gleichartige Punkte zusammengefasst. Auf einzelne, abweichende Vorbringen wird erforderlichenfalls gesondert eingegangen.

Da aufgrund des Ermittlungsergebnisses davon auszugehen war, dass verbunden mit der Vorschreibung von Nebenstimmungen gemäß Spruchpunkt A.III. den Anforderungen des UVP-G 2000 Genüge getan wird und das Vorhaben als daher umweltverträglich anzusehen ist, waren darüber hinausgehende Einwendungen bzw. Forderungen als unbegründet abzuweisen bzw. waren diese, soweit davon zivilrechtliche Ansprüche betroffen sind, auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

**Zur schriftlichen Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Radetzkystr. 2, 1030 Wien vom 07.04.2011:**

Hinsichtlich dieser Stellungnahme wird auf die Aussagen im Gutachten gemäß § 31a EisbG, auf die entsprechenden Aussagen im, sowie auf die weiter oben getätigten Aussagen zur Einhaltung der Arbeitnehmerschutzbestimmungen verwiesen.

Somit wird festgehalten, dass von der Projektwerberin zusammen mit dem Antrag ein Gutachten gemäß § 31a EisbG vorgelegt wurde. In diesem Gutachten sind auch die Belange des ArbeitnehmerInnenschutzes mitbehandelt worden. Aus dem vorgelegten Gutachten ist daher abzuleiten, dass die vorgelegten Unterlagen den angeführten Forderungen in inhaltlicher Hinsicht entsprechen.

**Zur schriftlichen Stellungnahme der Landwirtschaftskammer Oberösterreich, Rechtsabteilung, Auf der Gugl 3, 4021 Linz vom 21.06.2011:**

Die schriftliche Stellungnahme wird im UVG auf den Seiten 390 bis 398 fachlich behandelt.

Der geforderte Abschluss von Verträgen über die Grundinanspruchnahme bzw. Sicherung der Ver- und Entsorgung sowie Erschließung noch vor Erlassen der Trassengenehmigung zwischen Grundeigentümern und Projektwerberin ist nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens gemäß UVP-G 2000. Hinsichtlich dieser Forderung ist darauf hinzuweisen, dass es sich beim Verfahren gemäß § 4 HIG um ein Anhörungs- und Stellungnahmerecht handelt, welches jedoch nur der Projektwerberin Parteistellung verleiht. Die vorgelegte Trasse entspricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn gemäß § 3 HIG. Auch standen die Ergebnisse der Anhörung zur Erteilung der Trassengenehmigung nicht entgegen.

Die Forderungen betreffend Verkehrswege und Erschließung kann nicht im Rahmen des Verfahrens gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 erfolgen und ist diesbezüglich auf die noch abzuführenden straßenrechtlichen Verfahren zu verweisen.

**Zu den schriftlichen Einwendungen bzw. während der mündlichen Verhandlung abgegebenen Stellungnahmen betreffend Immissionen aus dem Betrieb der Eisenbahnstrecke, insbesondere Lärm und Erschütterungen sowie Setzung weiterer Lärmschutzmaßnahmen (Objektschutzmaßnahmen, Lärmschutzwände und -wälle, Betriebseinschränkungen zwecks Lärmvermeidung) und Erschütterungsschutzmaßnahmen, Durchführung von als notwendig empfundener konkreter Schallpegelmessungen des Bestandslärms, Beweissicherung betreffend lärm- bzw. Erschütterungen, Maßnahmen im Fall des Unterbleibens des Vorhabens im beantragten Umfang und zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) und deren Grenzwerte:**

Wie schon weiter oben angeführt, wird durch den Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 7. April 2011 der Gegenstand des gegenständlichen Verwaltungsverfahrens klar und eindeutig vorgegeben. Die geforderte **Überprüfung des (bestehenden) Lärmschutzes im Falle des Unterbleibens** des zweigleisigen Ausbaus im beantragten Umfang kann somit allenfalls Gegenstand eines gesonderten Änderungsverfahrens gemäß § 24g UVP-G 2000 bzw. eines Vorhabens im Rahmen der Bestandslärmsanierung sein, ist jedoch nicht Gegenstand dieses Verfahrens, weshalb die damit zusammenhängenden Vorbringen bzw. Forderungen ab- bzw. zurückzuweisen waren.

Eingangs wird nochmals auf die Aussagen der Sachverständigen für Schalltechnik, Lärm, Erschütterungen und Humanmedizin hingewiesen, wonach die **Umweltverträglichkeit des vorliegenden Vorhabens** bei projektsgemäßer Durchführung und unter Berücksichtigung der in der UVE vorgesehenen und der im vorliegenden UVG **ergänzend vorgeschriebenen Schutzmaßnahmen, Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen** sowohl aus lärmschutz- bzw. erschütterungstechnischer Sicht als auch aus humanmedizinischer Sicht **gegeben ist**.

Aus dem UVG und den im Zuge der mündlichen Verhandlung von den betroffenen UVP-Sachverständigen ergänzend erstatteten Stellungnahmen ergibt sich, dass im vorliegenden Projekt die erforderlichen Grenzwerte zum Schutz vor Lärmimmissionen aus dem Schienenverkehr, wie sie in der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) enthalten sind, jedenfalls eingehalten werden (ua. Seite 20 der Verhandlungsschrift – im Folgenden VHS).

Ferner wurde in der gutachterlichen Stellungnahme des Sachverständigen für Lärmschutz, Erschütterungsschutz im Zuge der Verhandlung (VHS, S. 47 f.) zusammenfassend die Notwendigkeit weiterer Ergänzungsmaßnahmen festgehalten und die im UVG auf den Seiten 135 f. und 17 f. bzw. 476 f. als zwingend erforderlich dargestellten Ergänzungsmaßnahmen korrigiert und ergänzt wiedergegeben. In diesem Zusammenhang wurden Verlängerungen bereits vorgesehener bzw. zusätzliche Lärmschutzwände vorgeschrieben, welche seitens der Projektwerberin zum Projekthalt erhoben wurden (VHS, S. 53). **Darüber hinaus geforderte Erhöhungen bzw. Verlängerungen von Lärmschutzwänden waren aus lärmschutztechnischer Sicht bzw. nach den Bestimmungen der SchIV nicht zu begründen.** Auf die im Projekt und dem UVG vorgesehenen und einen Projektbestandteil darstellenden Kontrollmessungen nach Betriebsaufnahme wird hingewiesen. Diese Forderungen nach Änderung der ausreichenden Lärmschutzmaßnahmen waren somit als unbegründet abzuweisen.

Hinsichtlich des Wunsches einer teilweise transparenten **Ausführung der Lärmschutzwände** wird auf die allgemeinen Ausführungen zu privatrechtlichen Einwendungen verwiesen. Festgehalten wird jedoch, dass aus Sicht des Sachverständigen für Schalltechnik, Lärm sowie Erschütterung und Körperschall dagegen keine Bedenken bestehen. Diesbezügliche Gespräche über eine derartige Ausführung werden laut Stellungnahme der Projektwerberin in der Verhandlung im Rahmen der Detailplanung geführt (VHS, S. 53).

Hinsichtlich Forderungen, welche auf individuelle **Beweissicherungsmaßnahmen** abzielen wird auf die zwingenden Maßnahmen zur Beweissicherung und Kontrolle des im UVG (ua S. 20 ff. bzw. S. 479) sowie die Stellungnahme des Sachverständigen für Schalltechnik, Lärm sowie Erschütterung und Körperschall in der Verhandlung (VHS, S. 35) verwiesen, wonach *die Höhe der Schienenlärmimmissionen für die Bestandsituation 2007/2008, für die Nullvariante (Fall des Unterbleibens des Vorhabens) und für die Projektvariante für das Prognosejahr 2025 berechnet wurde. Zur Kontrolle des Rechenmodells wurden zusätzlich Schallpegelmessungen an repräsentativen Nachbarschaftspunkten entlang der Schienenstrecke vorgenommen, welche die Ergebnisse für die Bestandsituation bestätigen.*

Zur Bestandsaufnahme ist festzuhalten, dass projektsgemäß ein umfangreiches Beweissicherungsprogramm vorgesehen ist, welches im UVG insbesondere seitens des Sachverständigen für Schalltechnik, Lärm sowie Erschütterung und Körperschall noch ergänzt bzw. präzisiert wurde. Zudem wurde eine mit ausreichenden Befugnissen für den Bauablauf ausgestatteten Kontaktperson

son zwingend vorgeschrieben (UVG S. 17, 19 und 22 bzw. 476, 478 und 481). Auch wurde von ihm bestätigt, dass *Bauarbeiten unter weitgehender Vermeidung von Schäden vorgenommen werden. Im Fall von Problemen kann mit der vorgesehenen nominierten Kontaktperson ein Einfluss auf das Baugeschehen genommen werden* (VHS, S. 44 und 45).

Hinzuweisen ist hierbei auch auf die Aussage dieses Sachverständigen im UVG, wonach *die Ermittlung der durch die bestehende Strecke mit dem Zugverkehr 2007/2008 und durch die Strecke mit dem Projektverkehr 2025 in der Nachbarschaft bestehenden bzw. zu erwartenden Schienenverkehrs-lärmimmissionen mithilfe eines dreidimensionalen Berechnungsprogramms erfolgt. Zur Kalibrierung des Rechenmodells werden die Lärmimmissionen einzelner Bahnfahrereignisse an repräsentativen Messpunkten erfasst.*

**Zur SchIV** ist generell auf die Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes hinzuweisen, wonach es sich bei der SchIV um eine *"besondere Immissionsschutzvorschrift" für Eisenbahntrassen iSd § 24h Abs2 UVP-G 2000 handelt. Die Behörde hat sich demgemäß bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmbelästigungen von Nachbarn durch Eisenbahnvorhaben gemäß §24h Abs1 Z2 litc UVP-G 2000 an den Grenzwerten der SchIV zu orientieren.* Vor dem Hintergrund des aus der Verordnungsermächtigung (vgl § 19 Abs4 EisenbahnG 1957) abzuleitenden Zieles und Inhaltes der SchIV lässt sich aus § 5 SchIV jedenfalls keine Verpflichtung für den Projektwerber ableiten, bei einem vergleichbaren wirtschaftlichen Aufwand eines Projekts die lärmimmissionsärmste Trassenvariante auszuwählen. Die Regelung betrifft allein die Art und Weise der Gestaltung baulicher Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Bau von Eisenbahnstrecken, nicht die (davor liegende) Frage nach dem Verlauf der Eisenbahnstrecke. (VfGH-Erkenntnis vom 13.12.2007, Zl. V87/06)

Im selben Erkenntnis wird auch darauf hingewiesen, dass *die WHO (Night Noise) Guidelines (2009) lediglich empfehlenden Charakter haben.*

Betreffend die Frage der Auslegung des **Wirtschaftlichkeitskriteriums** gemäß § 5 Abs. 3 SchIV ist auf die seit 1. Jänner 2006 geltende Fassung der Durchführungsbestimmungen zur Schienenverkehrs-lärm-Immissionsschutzverordnung (DB-SchIV) zu verweisen. (abrufbar unter <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verkehrslaerm/richtlinien.html>):

*Im Wirtschaftlichkeitsvergleich sind die Kosten der bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen den Kosten der hiedurch kompensierten objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen gegenüberzustellen. Als kompensiert gelten auch jene Bereiche, in welchen der Beurteilungspegel L<sub>r</sub> nach Realisierung der bahnseitigen Lärmschutzmaßnahme zwar weiterhin über dem Immissionsgrenzwert liegt, jedoch eine Verbesserung von mindestens 8 dB erreicht wird.*

*Bei der Ermittlung der Kosten für bahnseitige und objektseitige Maßnahmen ist in der Regel von folgenden Richtwerten auszugehen, sofern nicht im Einzelfall die Bestimmungen des letzten Halbsatzes des § 5 Abs. 3 der SchIV Anwendung finden:*

- bahnseitige Maßnahmen EUR 180,-- je m<sup>2</sup> Ansichtsfläche
- objektseitige Maßnahmen EUR 910,-- je maßgeblicher Öffnung

Zum sogenannten **Schienenbonus** ist anzumerken, dass dieser in § 2 Abs. 4 SchIV wie folgt normiert ist: *„Der für die Beurteilung des Schienenverkehrslärms maßgebliche Beurteilungspegel L<sub>tief r</sub> ist der um 5 dB verminderte A-bewertete energieäquivalente Dauerschallpegel L<sub>tief A</sub>, eq.“.*

Gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 ist bei Eisenbahnvorhaben die Zumutbarkeit einer Belästigung iSd Abs. 1 Z 2 lit. c nach **bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften** zu beurteilen. Diese ist die SchIV, deren **Grenzwerte sind einzuhalten**. Dies gilt auch bezüglich des Vorbringens, die „Richtlinie Umgebungslärm“ wäre *unzureichend in nationales Recht umgesetzt worden* und die „Umgebungslärmschutzverordnung“ *ordne nur Maßnahmen an, sofern Schwellenwerte überschritten werden*. In diesem Zusammenhang muss betont werden, dass sich die Behörde bei der Entscheidung an die geltende Rechtslage zum Zeitpunkt der Bescheiderlassung zu halten hat, sodass auch dieses Vorbringen ins Leere geht.

Zuletzt wird hinsichtlich der Forderung von **Betriebseinschränkungen zwecks Lärmvermeidung** auf die Auseinandersetzung des Sachverständigen für Eisenbahnwesen und Eisenbahnbetrieb mit den während der Einwendungsfrist abgegebenen Stellungnahmen (S. 443), verwiesen, wonach *Einschränkungen im Betriebsprogramm bei Hochleistungsstrecken nicht vorgesehen werden, da diese den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn gemäß dem HIG widersprechen. Folglich sind auch keine zeitlichen Beschränkungen in den Nachtstunden, am Wochenende und an Feiertagen geplant. Sie würden die Leistungsfähigkeit der Strecke (Anzahl der Züge, die in einem bestimmten Zeitraum unter bestimmten betrieblichen und technischen Voraussetzungen und unter Einhaltung bestimmter Qualitätsnormen eine Strecke befahren können) verringern. Beschränkungen der Geschwindigkeiten und Frequenzen sind ebenfalls nicht angedacht.*

Im Hinblick auf sämtliche Vorbringen zu diesem Themenbereich war seitens der Behörde daher davon auszugehen, dass dem UVP-G 2000 entsprechende Maßnahmen zum Schutz der Betroffenen vor Auswirkungen gesetzt wurden und somit den Anforderungen des UVP-G 2000 jedenfalls Rechnung getragen wurde.

#### **Zu den schriftlichen Einwendungen betreffend Einhausung (Komplettüberdeckung der Gleisanlagen):**

Diese Forderung betreffend ist auf die Aussagen des Sachverständigen für Schalltechnik, Lärm sowie Erschütterung und Körperschall im UVG zu verweisen, wonach diese *aus lärmschutztechnischer Sicht nicht zu begründen ist*. Außerdem wäre eine Einhausung unter Umständen mit Nachteilen verbunden, u.a. durch stärkere Beschattung der nordseitigen Häuser, was in den Wintermonaten eine Unterschreitung der minimalen Sonnenscheindauer zur Folge haben könnte.

#### **Zu den Einwendungen betreffend Grundeinlöse, Wertminderung, Bewirtschaftungsschwernisse sowie Entschädigung für auftretende Schäden:**

Diesbezüglich ist auszuführen, dass es sich bei diesen Fragen nicht um die Frage der Umweltverträglichkeit, sondern um die Frage der Entschädigung allfälliger Nachteile handelt und diese daher zivilrechtliche Fragen darstellen, die auf den Zivilrechtsweg zu verweisen waren.

#### **Zu den schriftlichen Einwendungen betreffend Kundmachung durch Edikt:**

Hinsichtlich des Vorwurfs der unzureichenden Kundmachung wird auf die Ausführungen betreffend die Anwendung der Bestimmungen über Großverfahren weiter oben verwiesen. Die Behörde hat aufgrund der Ausdehnung des Projektgebietes von der Möglichkeit der Anwendung des § 9

Abs. 2 UVP-G 2000 Gebrauch gemacht und die gesetzlich vorgeschriebenen Schritte gesetzt, so dass sich die gegenständlichen Vorbringen als unbegründet erweisen.

**Zur Befangenheit der Behörde und zur Überprüfungsmöglichkeit des Genehmigungsbescheides durch den Umweltsenat:**

Eingangs ist festzuhalten, dass Projektwerberin bzw. Antragstellerin für das gegenständliche Vorhaben die ÖBB-Infrastruktur AG ist. Die Behauptung der Conclusio, dass aufgrund abgeschlossener Finanzierungsverträge *ein eigenes Projekt des BMVIT vom BMVIT auf seine Umweltverträglichkeit hin geprüft* werde bzw. dass *über den Ausbau der Summeraubahn bereits seit vielen Jahren Gerüchte kursieren und durch zahlreiche Medienberichte die politischen Gespräche darüber untermauert würden*, sind jedenfalls nicht geeignet, eine Befangenheit nach § 7 Abs. 1 Z. 1 oder allenfalls Z. 3 AVG zu begründen.

Zudem hat der Verwaltungsgerichtshof zur Befangenheit von Behörden in seinem Erkenntnis vom 26. April 1990, Zl. 90/06/0011, ausgeführt, dass *gemäß § 7 Abs. 1 AVG 1950 sich Verwaltungsorgane der Ausübung ihres Amtes zu enthalten haben, wenn wichtige Gründe vorliegen, die geeignet sind, ihre volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen. Die Befangenheit einer Behörde, deren Rechtsträger im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung am Verfahren beteiligt sind, kennt das Gesetz nicht, erst recht nicht dann, wenn diese Rechtsträger an der Verfahrenspartei als einer selbständigen juristischen Person nur beteiligt sind. Aber selbst dann, wenn an der Entscheidung tatsächlich ein befangenes Verwaltungsorgan mitgewirkt hätte, könnte dies allenfalls einen Verfahrensmangel darstellen, der vom Verwaltungsgerichtshof nur im Falle seiner Wesentlichkeit im Sinne des § 42 Abs. 2 Z. 3 lit. c VwGG aufgegriffen werden könnte* (Vgl dazu auch VwGH Zl. 2001/07/0161 vom 25.04.2002).

Zur *Überprüfungsmöglichkeit des (UVP-Genehmigungs-)Bescheides durch den Umweltsenat* ist darauf hinzuweisen, dass der Beschluss des Verwaltungsgerichtshofs vom 30. September 2010, Zl. 2009/03/0067, mit dem Beschluss Zl. 2009/03/0072 (vom selben Tag) miterledigt bzw zur gemeinsamen Entscheidung verbunden wurde.

Der Verfassungsgerichtshof hat in diesem Zusammenhang zwischenzeitlich mit Erkenntnis vom 26. September 2011, Zl. KI-1/11, hinsichtlich eines negativen Kompetenzkonflikts zwischen dem Verwaltungsgerichtshof und dem Unabhängigen Umweltsenat entschieden, dass der Verwaltungsgerichtshof zur Entscheidung über die Beschwerde der beschwerdeführenden Parteien, gegen den beschwerdegegenständlichen Bescheid (Brenner-Basistunnel), zuständig ist und hat den entgegenstehenden Beschluss des Verwaltungsgerichtshofes vom 30. September 2010, Zl. 2009/03/0072, aufgehoben.

**Zur ergänzenden Stellungnahme der Stadtgemeinde Steyregg während der Verhandlung, vertreten durch Herrn Bürgermeister Josef Buchner, 4221 Steyregg, Weißenwolfstraße 3:**

Die Frage der Finanzierung des neuen Personendurchgangs ist nicht Gegenstand des Verfahrens. Inhaltlich wird jedoch auf die Stellungnahme der ÖBB in der Verhandlung verwiesen, wonach *die Verlegung des Geh- und Radweges (Einlagen 03/7.1 bis 03/07.5) durch das Vorhaben der Projektwerberin erforderlich ist. Die Errichtung geht zu Lasten der ÖBB* (VHS.S. 51).

Betreffend die Räumung des Finsterbachgrabens ist festzuhalten, dass die Regelung der Instandhaltung der Gewässer nicht Gegenstand des Verfahrens ist und allenfalls durch Bescheid der Wasserrechtsbehörde zu regeln sein wird.

**Zur Stellungnahme von Herrn Peter Höllwart, Schallenbergstraße 13, 4225 Luftenberg während der Verhandlung:**

Im Zusammenhang mit der Beweissicherung des Brunnens BR-LU16 wird auf Spruchpunkt A.III.4.4. und die entsprechenden Ausführungen weiter oben zu den Vorschriften aus Sicht des Fachgebietes Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik verwiesen.

Die Forderung einer Liegenschaftsbewertung durch einen Bausachverständigen stellt eine zivilrechtliche Einwendung dar und war daher zurückzuweisen bzw. auf den Zivilrechtsweg zu verweisen. Auf die Ausführungen zu privatrechtlichen Einwendungen weiter oben wird hingewiesen.

**Zur gemeinsamen ergänzenden Stellungnahme von Frau Karin Moser und Herrn Wilhelm (Moser GmbH), Felsenweg 15, 4225 Luftenberg während der Verhandlung:**

Jene Anträge die seitens während der Verhandlung gestellt und innerhalb der Zusammenfassung der Themenbereiche weiter oben noch nicht behandelt wurden, betreffen die Bahnniederschlagswässer und die Ausgestaltung der Zufahrt

Hinsichtlich der Fragen betreffend Bahnniederschlagswässer ist wird auf die Stellungnahme des Sachverständigen für Wasserbautechnik in der Verhandlung verwiesen, wonach *Im Bereich km 10,74 bis 10,40 IdB (somit weit über die gegenständliche Liegenschaft hinausreichend) das Niederschlagswasser auf die Bahntrasse in einem Bahngraben gesammelt und dem Retentionsbecken RB 02 bei km 10,3 zugeleitet und im Weiteren retendiert in den Reichenbach abgegeben wird. Eine Schädigung der Liegenschaft durch Bahnniederschlagswässer ist auszuschließen. Die projektsgemäße funktionsgemäße Ausführung ist von der Konsensträgerin (ÖBB) auf Betriebs- bzw. Konsensdauer aufrecht zu erhalten, sodass sich Fragen des Zuschüttens des Bahngrabens und daraus resultierender Folgen auf die Entwässerung aus fachlicher Sicht nicht stellen (VHS, S. 24).*

Im Hinblick auf die Ausgestaltung der Zufahrt ist auf das nachfolgende straßenrechtliche Verfahren zu verweisen. Fachlich wurde dieser Einwand in der Verhandlung durch den Sachverständigen für Verkehr beantwortet, wonach *im UVE-Einreichoperat die Führung des Radweges auf dem bestehenden Felsenweg im Mischverkehr – gemeinsames Benützen der Fahrbahn durch alle Verkehrsteilnehmer - vorgesehen ist. In den weiteren Detailplanungen sind Überlegungen hinsichtlich einer Führung des Radweges auf der alten Bahntrasse sehr weit fortgeschritten. Damit ergeben sich keine Konfliktsituationen auf dem bestehenden Felsenweg und der Einwand der zu schmalen Straße ist aus verkehrstechnischer Sicht nicht mehr relevant (VHS, S. 23).*

**Zur Stellungnahme von Herrn Helmut Schober, Steiningerstraße 39, 4225 Luftenberg während der Verhandlung:**

Eingangs ist festzuhalten, dass Herr Schober während der Einwendungsfrist vom 17. Mai bis einschließlich 1. Juli 2011 keine schriftliche Stellungnahme abgegeben bzw. Einwendungen erhoben hat. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu den Lärmschutzmaßnahmen weiter oben verwiesen,

wonach die Überprüfung des (bestehenden) Lärmschutzes im Falle des Unterbleibens des zweigleisigen Ausbaus im beantragten Umfang allenfalls Gegenstand eines gesonderten Änderungsverfahrens gemäß § 24g UVP-G 2000 bzw. eines Vorhabens im Rahmen der Bestandslärmсанierung sein kann, jedoch nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist.

**Zur ergänzenden Stellungnahme der Welser Kieswerke TREUL & Co. Gesellschaft m.b.H., Kieswerkstraße 6, 4623 Gunskirchen, vertreten durch Herrn Dr. Wilhelm Bergthaler, Rechtsanwalt für die Haslinger Nagele und Partner Rechtsanwälte GmbH während der Verhandlung:**

Bezüglich der Voraussetzungen für die Zurückziehung der mit Schreiben vom 14. Juni 2011 erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen des Sachverständigen für Verkehr in der Verhandlung hingewiesen, wonach im UVG *die Niveaufreimachung der bestehenden Eisenbahnkreuzung als zwingend erforderliche Maßnahme formuliert wird. Eine modifizierte Lösung widerspricht dem grundsätzlichen Lösungsansatz nicht (VHS, S. 26).*

Im Übrigen ist dazu festzuhalten, dass es sich hierbei nicht um die Frage der Umweltverträglichkeit, sondern um die Frage der Entschädigung allfälliger Nachteile handelt und diese daher zivilrechtliche eine Frage darstellt, welche auf den Zivilrechtsweg zu verweisen war.

**Zur gemeinsamen schriftlichen Stellungnahme von Dr. Heidemarie KLEINBAUER, Dr. Andreas HAUER und andere, Burgweg 12, 4225 Luftenberg vom 20.05.2011 bzw. zu den ergänzenden Stellungnahmen zum UVG von Dr. Andreas HAUER und Dr. Heidemarie KLEINBAUER, beide vom 12.10.2011:**

Die schriftliche Stellungnahme vom 20. Mai 2011 wird im UVG auf den Seiten 403 und 404 fachlich behandelt.

Betreffend die Stellungnahme zum UVG von Dr. Andreas Hauer vom 12. Oktober 2011 ist festzuhalten, dass diese am 13. Oktober 2011 per E-Mail bei der Behörde einlangte, von der Verhandlungsleiterin als Teil der Anlage 1 der Verhandlungsschrift angeschlossen wurde. Zur gleichlautenden *Stellungnahme zum UVG* von Dr. Heidemarie Kleinbauer vom 12. Oktober 2011 ist festzuhalten, dass diese als Papiereingangsstück erst nach Schluss der mündlichen Verhandlung bei der Behörde einlangte.

Jene Anträge die weiter oben noch nicht gesondert behandelt wurden, betreffen Einschränkungen des Betriebes. Hierzu wird auf die fachliche Auseinandersetzung damit durch den Sachverständigen für Eisenbahnwesen und Eisenbahnbetrieb (VHS, S. 36 f.) verwiesen und auf die Ausführungen zum gemäß § 31b Abs. 1 Z. 2 EisebG vorzulegenden Bau- und Betriebsprogramm weiter oben, wonach das vorgelegte Bau- und Betriebsprogramm und die darin enthaltenen Zugzahlen selbst kein Bestandteil der Genehmigung sind, wogegen die im Projekt festgelegten (bzw. allenfalls im Bescheid vorgeschriebenen) konkreten Immissionsschutzgrenzwerte einen Bestandteil der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung darstellen. Die tatsächliche Art, Anzahl und Ausstattung der auf der genehmigten Infrastruktur tatsächlich fahrenden Züge hat nach eisenbahnbetrieblichen Erfordernissen durch das Eisenbahnunternehmen zu erfolgen. Im Übrigen sind allfällige Einschränkungen des LKW-Verkehrs auf den Straßen nicht Gegenstand dieses UVP-Verfahrens und wären allenfalls gesondert in einem straßenrechtlichen Verfahren zu behandeln.

Im Zuge der Verhandlung erfolgte weiters eine fachliche Behandlung der ergänzenden Vorbringen seitens der Sachverständigen für die Fachgebiete Humanmedizin (VHS, S. 32), Schalltechnik, Lärm sowie Erschütterungen und Körperschall (VHS, S. 34 f.).

**Zur gemeinsamen schriftlichen Stellungnahme von Mario SCHIEGL, Sandra GRILLENBERGER u. Timo GRILLENBERGER, Sonnleiten 19, 4222 St.Georgen/Gusen vom 13.06.2011 bzw. zur ergänzenden Stellungnahme zum UVG vom 10.10.2011:**

Die schriftliche Stellungnahme vom 13. Juni 2011 wird im UVG auf den Seiten 406 und 422 fachlich behandelt.

Betreffend die Stellungnahme zum UVG vom 10. Oktober 2011 ist festzuhalten, dass diese am 11. Oktober 2011 per E-Mail bei der Behörde einlangte, von der Verhandlungsleiterin als Teil der Anlage 1 der Verhandlungsschrift angeschlossen wurde.

Im Zuge der Verhandlung erfolgte weiters eine fachliche Behandlung der ergänzenden Vorbringen seitens des Sachverständigen für Tiere, Pflanzen, Lebensräume, Gewässerökologie, Land- u. Forstwirtschaft, Jagd u. Fischerei (VHS, S. 30 ff.), der Sachverständigen für die Fachgebiete Schalltechnik, Lärm sowie Erschütterungen und Körperschall sowie Eisenbahnwesen und Eisenbahnbetrieb, (VHS, S. 37 bis 39) als auch des Sachverständigen für Humanmedizin (VHS, S. 32).

Betreffend die Einwendungen, das UVP-Verfahren wäre nicht ordnungsgemäß kundgemacht worden, der Befangenheit der UVP-Behörde bzw. betreffend die Überprüfungsmöglichkeit des Genehmigungsbescheides durch den Umweltsenat wird auf die entsprechenden Ausführungen weiter oben verwiesen.

Zur Forderung, das gegenständliche Verfahren sei unter der Beteiligung der Tschechischen Republik neu zu beurteilen ist darauf hinzuweisen, dass es sich hierbei nicht um ein subjektiv-öffentliches Recht und somit um keine Einwendung im Rechtssinn handelt.

Hinsichtlich einer allfälligen Beteiligung der Tschechischen Republik im Sinne der § 10 UVP-G 2000 ist ergänzend zum UVG festzuhalten, dass im Streckenbereich von St. Georgen bis Summerau lediglich Bahnhofsumbauten mit der entsprechenden Anpassung der Infrastruktur an die betrieblichen Anforderungen in den Bahnhöfen Lungitz, Gaisbach/ Wartberg, Kefermarkt, Freistadt und Summerau geplant sind.

Unter anderem ist der Zusammenfassung der Umweltverträglichkeitserklärung (Bericht 16/01, LISU-UV-LSAL-00-0001 vom 31.03.2011) zu entnehmen, dass *nördlich des Bahnhofes Summerau (km 56,400) bis zur tschechischen Grenze keine Baumaßnahmen stattfinden. Hier erhöhen sich durch das Vorhaben die Zugzahlen nicht.* Es sind somit keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt eines anderen Staates im Sinne des § 10 UVP-G 2000 zu erwarten.

Auch im schalltechnischen Bericht (18/01, Versionsnummer LISU-UV-LSLT-00-0001 vom 14.03.2011) wird bestätigt, dass *nördlich des Bahnhofes Summerau weder vorhabensbezogene Baumaßnahmen stattfinden, noch durch das Vorhaben eine Erhöhung des Betriebsprogrammes hervorgerufen wird. Umweltrelevante Auswirkungen werden daher in diesem Bereich nicht erwartet.*

Einwendungen betreffend die *Kosten für die Aufwendungen zum Lärmschutz*, die Frage der *Wertminderung* sowie den *Veranstaltungslärm vom Aktivpark* stellen zivilrechtliche Einwendungen dar und waren daher zurückzuweisen bzw. auf den Zivilrechtsweg zu verweisen. Auf die Ausführungen zu privatrechtlichen Einwendungen weiter oben wird hingewiesen.

Zu den naturschutzrechtlichen Fragen wird darauf hingewiesen, dass die Materie des Oberösterreichischen Natur- und Landschaftsschutzgesetzes 2001 (Oö. NSchG 2001) gemäß § 24 Abs. 4 UVP-G 2000 in die Zuständigkeit der jeweils betroffenen Bezirksverwaltungsbehörde fällt.

Aus Sicht der Behörde muss in Bezug auf die eingelangten Stellungnahmen bzw. Gutachten ausdrücklich betont werden, dass die naturschutzrechtliche Beurteilung des Vorhabens nicht im Bereich der UVP-Gutachter liegt. Diese Auswirkungen sind im Sinne des UVP-G 2000 insofern nicht relevant, als selbst bei einer schlechteren Bewertung in diesem Bereich das Vorhaben auf Basis des Umweltverträglichkeitsgutachtens genehmigungsfähig bleibt. Zudem darf seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie einer Entscheidung der jeweils zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde im naturschutzrechtlichen Verfahren nicht vorgegriffen werden.

**Zur ergänzenden Stellungnahme der OÖ Umweltschutzbehörde, vertreten durch Herrn Dr. Mario Pöstinger während der Verhandlung:**

Die schriftliche Stellungnahme vom 27. Juni 2011 wird im UVG auf den Seiten 378 bis 388 fachlich behandelt.

Jene Anträge bzw. Forderungen die innerhalb der Zusammenfassung der Themenbereiche weiter oben noch nicht behandelt wurden, betreffen Ausgleichsmaßnahmen und einen landschaftspflegerischen Begleitplan, den Bahndurchlass Reichenberg (Objekt Nr. 11) und das Querungsbauwerk Pulgarn.

Unter Punkt 4. der Stellungnahme während der Verhandlung (VHS, S. 29) wurde gefordert, dass *zur späteren Überprüfung aller gesetzten Ausgleichsmaßnahmen ein Kompensationsflächenkataster zu erstellen ist. In diesem sind auf Grundlage eines aktuellen Orthofotos sowie des Grundstückskatasters alle Flächen planlich darzustellen und mit den Maßnahmennummern zu kennzeichnen. Der Plan hat eine Tabelle zu enthalten, die mit folgenden Attributen zu versehen ist: Maßnahmennummer gemäß UVE/Naturschutzoperat, Maßnahmentyp, Kurzbeschreibung, Umfang (Fläche, Länge), Datum der Fertigstellung, Vermerk/Verweis (Angabe der Quelle: Naturschutzoperat/-gutachten, Wasserrechtsoperat/-gutachten, UVE, ...). Die Beschreibung der einzelnen Maßnahmen ist unter Berücksichtigung etwaiger Änderungen im Vergleich zur UVE bzw. zum Naturschutzoperat in einem Textteil zusammenzufassen.*

Seitens des Sachverständigen für Tiere, Pflanzen, Lebensräume, Gewässerökologie, Land- u. Forstwirtschaft, Jagd u. Fischerei wurde diesbezüglich in seiner Stellungnahme während der Verhandlung eine Übernahme als zwingende Maßnahme befürwortet. Die Projektwerberin hat sich in ihrer Schlussstellungnahme dagegen nicht ausdrücklich ausgesprochen und somit die Erstellung des geforderten Kompensationsflächenkatasters zum Projekthinhalte erhoben, weshalb keine gesonderte Vorschreibung seitens der Behörde erforderlich war. Zwecks Klarstellung ist jedoch festzuhalten, dass dieser Kataster der zuständigen Naturschutzbehörde und nicht der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP- 2000 zu übermitteln ist.

Hinsichtlich der Anmerkung der *Berücksichtigung etwaiger Änderungen* wird darauf hingewiesen, dass die gesetzlichen Vorgaben dazu einzuhalten sind. Gegebenenfalls wären diese Gegenstand eines gesonderten Änderungsverfahrens gemäß § 24g UVP-G 2000.

Weiters wurde unter Punkt 5. der Stellungnahme während der Verhandlung (VHS, S. 29) gefordert, dass *das Durchlassbauwerk Reichenbach (Objekt Nr. 11) dahingehend zu adaptieren ist, dass es eine lichte Höhe von mind. 4,00 m aufweist. Die Möglichkeit der Vergrößerung der lichten Weite (auch im geringfügigen Ausmaß) ist unter Berücksichtigung statischer Erfordernisse und Aufrechterhaltung der lichten Höhe zu prüfen und ggf. umzusetzen.*

Im Fragenbereich 4, S. 385 wurde die bereits während der Einwendungsfrist aufgeworfene Frage des Durchlassbauwerks Reichenbach (Objekt Nr. 11) seitens des Sachverständigen für Tiere, Pflanzen, Lebensräume, Gewässerökologie, Land- u. Forstwirtschaft, Jagd u. Fischerei folgendermaßen fachlich behandelt: *Im Ist-Zustand wird der Reichenbach durch ein Rohr mit einem Durchmesser von ca. 3,00 m ohne Bermen geführt. Nach Umsetzung der geplanten Maßnahmen an der Reichenbachquerung kommt es zu einer wesentlichen Verbesserung der Durchgängigkeit für viele Tiergruppen gegenüber dem Ist-Zustand. Der geplante Reichenbachdurchlass beträgt eine Lichte Weite von 7,00 m und eine Lichte Höhe > 3,00 m, die Breite der Eisenbahnbrücke beträgt 10,99 m (Ohne Randbalken). Darüber hinaus hat der geplanten Durchlass beidseitig Bermen und Laufflächen aus Flussbausteinen (Klasse II DN 30-50). Diese Dimensionierung ist für die Zielarten Fischotter und Biber völlig ausreichend und groß genug, dass auch der Luchs (Lynx lynx), der von der OÖ Umweltanwaltschaft als Leitart angeführt wird, die Bahntrasse gefahrlos unterqueren kann. Zur besseren Auffindbarkeit des Durchlasses wird der Bereich um den Durchlass trapezförmig gestaltet und Leitstrukturen dorthin geschaffen. Ein Blendschutz wird seitens des Gutachters vorgeschrieben.*

Weiterführend wies der zuständige Sachverständige in seiner Stellungnahme während der Verhandlung (VHS, S. 40) *auf die Beantwortung der Stellungnahme B2.6. im UVG hin. Eine Optimierung der eingereichten technischen Planung ist positiv zu sehen, da dadurch eine langfristige Sicherstellung der Funktionalität des Wildtierkorridors gesehen wird. Demnach kann auch die unter Punkt 5 der Stellungnahme genannten Forderung befürwortet werden.*

Dazu ist festzuhalten, dass es nicht Aufgabe des UVP-Verfahrens ist, die „umweltverträglichste“ Ausführung zu finden, sondern die Ausführung auf ihre Plausibilität hin zu prüfen und sodann die ausgewählte Ausführung auf ihre beziehungsweise das Projekt auf seine Umweltverträglichkeit hin zu überprüfen, d. h., die Behörde – und damit auch die von ihr beigezogenen Sachverständigen – haben die von der Projektwerberin eingereichte Trasse beziehungsweise das vorgelegte Projekt ihrer Beurteilung zugrunde zu legen. Seitens des Sachverständigen für Tiere, Pflanzen, Lebensräume, Gewässerökologie, Land- u. Forstwirtschaft, Jagd u. Fischerei wurde das Durchlassbauwerk Reichenbach (Objekt Nr. 11) unter Vorschreibung von zwingenden Maßnahmen als umweltverträglich angesehen. Bei der Befürwortung der Optimierung handelt es sich aus Sicht der Behörde daher lediglich um eine Empfehlung, weshalb keine Vorschreibung erfolgte. Gegebenenfalls wäre die geforderte Optimierung Gegenstand eines gesonderten Änderungsverfahrens gemäß § 24g UVP-G 2000.

Die Forderungen das Querungsbauwerk Pulgarn betreffend wird auf die fachliche Auseinandersetzung damit durch die Sachverständigen für die Fachgebiete Raumplanung, Stadt-, Orts- und

Landschaftsbild, Sach- Kulturgüter, Denkmale sowie Freizeit und Erholung im UVG (S. 388) verwiesen. Ergänzend haben sich in der mündlichen Verhandlung dieser (VHS, S. 39) und der Sachverständige für die Fachgebiete Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik (VHS, S. 40) mit diesen Vorbringen auseinandergesetzt.

Hierzu wird darauf hingewiesen, dass naturschutzrechtliche Fragen als Materie des Oberösterreichischen Natur- und Landschaftsschutzgesetzes 2001 (Oö. NSchG 2001) gemäß § 24 Abs. 4 UVP-G 2000 in die Zuständigkeit der jeweils betroffenen Bezirksverwaltungsbehörde fallen. Dasselbe gilt für straßenrechtliche Fragen, die als Materie des Landesgesetzes vom 24. Mai 1991 über die öffentlichen Straßen mit Ausnahme der Bundesstraßen (Oö. Straßengesetz 1991) in die Zuständigkeit der in dessen § 31 angeführten Behörden fallen.

Aus Sicht der Behörde muss in Bezug auf die eingelangten Stellungnahmen bzw. Gutachten ausdrücklich betont werden, dass die naturschutzrechtliche Beurteilung des Vorhabens nicht im Bereich der UVP-Gutachter liegt. Diese Auswirkungen sind im Sinne des UVP-G 2000 insofern nicht relevant, als selbst bei einer schlechteren Bewertung in diesem Bereich das Vorhaben auf Basis des Umweltverträglichkeitsgutachtens genehmigungsfähig bleibt. Zudem darf seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie einer Entscheidung der jeweils zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde im naturschutzrechtlichen Verfahren nicht vorgegriffen werden.

#### **Zur schriftlichen Stellungnahme von Herrn Ing. Mag. Martin Reiter vom 15.09.2011:**

Eingangs ist festzuhalten, dass Herr Ing. Mag. Reiter während der Einwendungsfrist vom 17. Mai bis einschließlich 1. Juli 2011 keine schriftliche Stellungnahme abgegeben bzw. Einwendungen erhoben hat.

Jedoch erfolgte während der Verhandlung die fachliche Auseinandersetzung damit durch die Sachverständigen für die Fachgebiete Humanmedizin und Wasserbautechnik (VHS, S. 33) sowie Berücksichtigung in der gutachterlichen Stellungnahme des Sachverständigen für Lärmschutz, Erschütterungsschutz im Zuge der Verhandlung (VHS, S. 47 f.).

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu den Lärmschutzmaßnahmen und zur Grundeinlöse weiter oben verwiesen,

Hinsichtlich der gestellten Anträge ist festzuhalten, dass diese mangels Parteistellung zurückzuweisen waren.

#### **Kosten (Spruchteil B):**

Die Vorschreibung der Kommissionsgebühren, welche durch die Teilnahme der einzelnen dem Verfahren hinzugezogenen Amtsorganen an der öffentlichen Erörterung und der Ortsverhandlung angefallen sind, stützt sich auf die im Spruch zitierten gesetzlichen Bestimmungen.

#### **Hinweis:**

Auf Grund der abgabenrechtlichen Begünstigung des § 50 Bundesbahngesetz, BGBl. I Nr. 825/1992 idGF, sind von der ÖBB-Infrastruktur AG weder Bundesverwaltungsabgaben noch Gebühren nach dem Gebührengesetz zu entrichten, soweit sich diese Abgaben aus der Erfüllung ihrer Aufgaben gemäß dem Bundesbahngesetz ergeben.

## **Zusammenfassung**

### **Beteiligung der Öffentlichkeit:**

Durch die ÖBB-Infrastruktur AG als Projektwerberin wurde das antragsgegenständliche Vorhaben den vom Projekt betroffenen Bürgerinnen und Bürger vorgestellt bzw. diese in die Planung eingebunden und im Rahmen von Planausstellungen und Projektpräsentationen über den Planungsstand informiert. Planausstellungen haben im Frühjahr 2010 und 2011 in den drei vom Vorhaben vorwiegend betroffenen Gemeinden Steyregg, Luftenberg und St. Georgen stattgefunden.

Seitens der Behörde wurde der Öffentlichkeit in den im Folgenden angeführten Verfahrensschritten die Möglichkeit zur Information (Einsichtnahme) und Stellungnahme gegeben:

- 17. Mai 2011 bis einschließlich 1. Juli 2011: öffentliche Auflage und Möglichkeit zur schriftlichen Stellungnahme des Antrags und der Projektunterlagen (UVE, Trassengenehmigungspläne, Rodungsunterlagen, Bauentwurf und Gutachten gemäß § 31a EisbG) gemäß § 24 Abs. 8 iVm § 9 UVP-G 2000 und §§ 44a und 44b AVG
- 6. September 2011 bis einschließlich 7. Oktober 2011: öffentliche Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens und von der Projektwerberin ergänzend vorgelegte Unterlagen (Sämtliche Projektunterlagen wurden ebenfalls in aktueller Form mit aufgelegt).gemäß § 24e Abs. 2 UVP-G 2000
- 20. und 21. September 2011: öffentliche Erörterung gemäß § 24c AVG
- 19. und 20. Oktober 2011: öffentliche mündliche Verhandlung gemäß § 24 Abs. 7 iVm § 16 Abs. 1 UVP-G 2000 und §§ 44d, 44e AVG

### **Umweltverträglichkeit:**

Die Beschreibung der zahlreichen und umfangreichen Maßnahmen ist der UVE und dem schlüssigen und nachvollziehbaren Umweltverträglichkeitsgutachten sowie den Aussagen der Sachverständigen in der Verhandlungsschrift zu entnehmen bzw. ist auf diese zu verweisen. Bei Einhaltung der in der UVE angeführten, der in der mündlichen Verhandlung zum Projektsinhalt erklärten sowie der als Nebenbestimmungen in diesen Bescheid aufgenommenen zwingenden Maßnahmen bzw. Maßnahmen zur Beweissicherungen ist jedenfalls von der Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens auszugehen.

Die Projektwerberin wird ausdrücklich auf die im Umweltverträglichkeitsgutachten angeführten empfohlenen Maßnahmen hingewiesen, welche zu einer Verbesserung der Umwelt- und Vorhabenssituation über das unbedingt erforderliche Ausmaß hinaus führen würden.

### **Zusammenfassung der Entscheidungsgründe:**

Abschließend kann zusammenfassend festgehalten werden, dass im Ergebnis dem gegenständlichen Projekt unter Zugrundelegung der vorgelegten Unterlagen (UVE samt Unterlagen, Trassengenehmigungsunterlagen, Bauentwurf), des vorgelegten Gutachtens gemäß § 31a EisbG, dem Umweltverträglichkeitsgutachten sowie der seitens der Parteien und Beteiligten erstatteten Vorbringen im Verfahren, insbesondere in der öffentlichen mündlichen Verhandlung die im Spruch angeführte Genehmigung unter Mitwirkung der im Spruch angeführten materiellen Genehmigungsbestimmungen erteilt werden konnte.

Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass die im Zuge des Verfahrens durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung die Umweltverträglichkeit des Vorhabens ergeben hat. Unter Einhaltung der im UVG zwingend vorgeschriebenen Maßnahmen, sowie der von der Projektwerberin im Rahmen der mündlichen Verhandlung zum Projektsinhalt erklärten und der ergänzend in den Spruch als Nebenbestimmungen aufgenommenen Vorschriften und Maßnahmen werden die zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 erfüllt.

Die vorgelegte Trasse entspricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn gemäß § 3 HIG. Die Ergebnisse der Anhörung zur Erteilung der Trassengenehmigung standen nicht entgegen.

Hinsichtlich der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ergibt sich aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG, dass die Projekterstellung dem Stand der Technik zum Antragszeitpunkt unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenbahnen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen unter Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht. Hierbei wurde auf die im Spruch zitierten gesetzlichen Bestimmungen abgestellt und sind die solcher Art beschriebenen gesetzlichen Anforderungen bei der Erlassung des Bescheides erfüllt worden. Dies ergibt sich jedenfalls aus dem im Rahmen dieses Bescheides festzustellenden Sachverhalte samt den zugrunde liegenden Projektunterlagen, insbesondere dem Umweltverträglichkeitsgutachten, dem Gutachten gemäß § 31a EisbG sowie den sonstigen Vorbringen im Zuge des Verfahrens.

Die Plausibilität, Nachvollziehbarkeit und Vollständigkeit des Umweltverträglichkeitsgutachtens ist im Verfahren nicht widerlegt worden. Ebenso ist die gesetzlich vermutete inhaltliche Richtigkeit des Gutachtens gemäß § 31a EisbG im Zuge des Ermittlungsverfahrens nicht widerlegt worden.

Aufgrund der Ergebnisse des durchgeführten Ermittlungsverfahrens, insbesondere der vorliegenden Gutachten sowie aufgrund der erfolgten Beweiswürdigung konnte das Vorliegen der Umweltverträglichkeit und der Genehmigungsvoraussetzungen der anzuwendenden gesetzlichen Bestimmungen festgestellt werden und das gegenständliche Vorhaben in dem im Spruch zitierten Umfang genehmigt werden.

### **Rechtsmittelbelehrung**

Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig.

### **Hinweis**

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von sechs Wochen nach seiner Zustellung Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof und ebenso an den Verfassungsgerichtshof erhoben werden. Sie muss von einem bevollmächtigten Rechtsanwalt eingebracht werden, sofern sie nicht von einem in § 24 Abs. 2 Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 oder in § 17 Abs. 2 in Verbindung mit § 24 Abs. 1 Verfassungsgerichtshofgesetz 1953 genannten Beschwerdeführer eingebracht wird. Bei der Einbringung einer solchen Beschwerde ist eine Gebühr von 220.- Euro zu entrichten.


Dieser Bescheid wird auch durch Edikt zugestellt. Ein solcher Bescheid gilt mit Ablauf von zwei Wochen nach der Verlautbarung gemäß § 44f des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes (insbesondere Verlautbarung im redaktionellen Teil zweier im Bundesland weit verbreiteter Tageszeitungen und im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“) als zugestellt.

Wird das gleiche Schriftstück mehrmals gültig zugestellt (zB telegrafisch, fernschriftlich, mit Telefax, im Wege automationsunterstützter Datenübertragung, durch Edikt), so ist gemäß § 6 des Zustellgesetzes die erste Zustellung maßgebend.

**Beilagen:** Umweltverträglichkeitsgutachten vom 26. August 2011  
Verhandlungsschrift vom 20. Oktober 2011

**Für die Bundesministerin:**  
Mag. Gabriele Fiedler

**Ihre Sachbearbeiterin:**  
Mag. Gabriele Fiedler  
Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 2220  
E-Mail: gabriele.fiedler@bmvit.gv.at

|   |  |  |
|---|--|--|
| Hinweis   | Dieses Dokument wurde amtssigniert.  |  |
| <br><small>Bundesministerium<br/>für Verkehr,<br/>Innovation und Technologie</small> | Datum  | 2012-02-06T11:07:26+01:00                |
|   | Seriennummer   | 437268                                   |
|   | Methode  | urn:pdfsigfilter:bka.gv.at:binaer:v1.1.0 |
| Aussteller-Zertifikat   | CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT   |  |
| Signaturwert  | Qu1leJnIMgQZSqqjnoOcPgTGiq3xjdhKqzEnGuW+VsWkodBFdJ0w5d5d72mdgJMkbCjwkCisGGmgKrMMA/TSAGgJacXJ6KqLBGfIO5ltr+GI7mUCPM4KvtDjfXsQkX4Qj6GJzb/jMzmu0iN+RdTPZryxrzsuzLS1jSAnJBITIQM= |  |
| Prüfinformation   | Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter:<br><a href="https://www.signaturpruefung.gv.at/">https://www.signaturpruefung.gv.at/</a>             |  |