

BMK - IV/IVVS4 (UVP-Verfahren Landverkehr)
ivvs4@bmk.gv.at

Mag. Simon Ebner
Sachbearbeiter/in

simon.ebner@bmk.gv.at
+43 (1) 71162 65 2221
Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail-Antworten sind bitte unter Anführung der
Geschäftszahl an oben angeführte E-Mail-Adresse zu
richten.

Geschäftszahl: BMVIT-820.390/0009-IV/IVVS4/2019

Wien, 28. April 2020

ÖBB-Strecke 101.02 Wien - Salzburg
km 287,201 bis km 289,258 und
ÖBB-Strecke 261.01 Steindorf b. St. - Braunau a. I.
km 1,082 - km 5,660
Umbau und Elektrifizierung
Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes
Genehmigungsverfahren gemäß § 24g UVP-G 2000

Genehmigung von Projektänderungen durch die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 unter Mitwirkung und des Eisenbahngesetzes 1957, des Wasserrechtsgesetzes 1959 und des Forstgesetzes 1975 sowie der Sicherstellung des Trassenverlaufes gemäß dem Hochleistungsstreckengesetz 1989

Inhalt

Spruch.....	4
I. Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000	4
I.1. Genehmigung nach dem UVP-G 2000.....	4
I.2. Änderungen des Trassenverlaufes nach dem HIG 1989	5
I.3. Mitwirkung des EisbG 1957.....	5
I.4. Mitwirkung des Wasserrechtsgesetzes 1959.....	7
I.5. Mitwirkung des Forstgesetzes 1975.....	8
II. Projektbestandteile.....	10
III. Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil.....	10
IV. Nebenbestimmungen	11
IV.1. Allgemeines.....	11
IV.2. Maßnahmen in der Bauphase.....	11
IV.3. Maßnahmen in der Betriebsphase.....	15
IV.4. Beweissicherung und Kontrolle.....	15
V. Abspruch über die erhobenen Einwendungen	17
VI. Kosten	18
VII. Rechtsgrundlagen	18
Begründung	19
I. Verfahrensgang.....	19
I.1. Antrag der Projektwerberin vom 17. Juni 2019	19
I.2. Sachverständige und Koordination gemäß § 24c Abs. 1 UVP-G 2000	20
I.3. Koordinierung mit den mitwirkenden und den sonstigen für die Erteilung der Genehmigung zuständigen Behörden.....	22
I.4. Kundmachung und öffentliche Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen.....	22
I.5. Stellungnahmen und Einwendungen im Zuge der öffentlichen Auflage ...	23
I.6. Ergänzende Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 Erstellung der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung gem. § 24d UVP-G 2000.....	25
I.7. Stellungnahmen und Anträge nach der Auflagefrist.....	25
I.8. öffentliche mündliche Verhandlung.....	26
I.9. Auflage der Verhandlungsschrift.....	27
II. Rechtliche Erwägungen zum Verfahrensgang	27
II.1. Zuständigkeit	27
II.2. Großverfahren gemäß § 44a ff. AVG und Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages vom 17. Juni 2019	28

II.3. Beziehung von Sachverständigen	30
II.4. Überprüfung der Antragsunterlagen und deren öffentliche Auflage	30
II.5. Stellungnahmen und Einwendungen nach Ende der Auflagefrist.....	32
II.6. Zeitplan	32
III. Erhobene Beweise	32
III.1. Ergänzende zusammenfassende Beurteilung der Umweltauswirkungen	33
III.2. Zu den Genehmigungskriterien des HIG.....	40
III.3. Zu den Genehmigungskriterien des EisbG einschließlich ASchG	40
III.4. Zu den Genehmigungskriterien des Wasserrechtsgesetzes.....	42
III. 5. Zu den Genehmigungskriterien des Forstgesetzes	46
IV. Der festgestellte Sachverhalt	49
IV.1. Zu den (Umwelt)Auswirkungen des Vorhabens	49
IV.2. Zum Trassenverlauf.....	49
IV.3. Sachverhalt aus materiellrechtlicher Sicht.....	50
IV.4. Ergänzende Feststellungen	50
IV.5. Beschreibung der Änderungen und Abweichungen	51
V. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen	51
V.1. Allgemeines	51
V.2. Erwägungen zu den Rechtsfragen in den während der öffentlichen Auflage eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen sowie zu dem in der mündlichen Verhandlung erfolgten Vorbringen.....	51
VI. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen	71
VI.1. Genehmigung nach 24g UVP-G 2000	71
VI.2. Mitanzwendung des HIG 1989.....	79
VI.3. Mitanzwendung des EisbG 1957	79
VI.4. Mitanzwendung des WRG 1959	84
VI.5. Mitanzwendung des Forstgesetzes 1975	88
VI.6. Zu den Nebenbestimmungen.....	91
VII. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen	91
VIII. Zusammenfassung	93
IX. Kosten	94
Rechtsmittelbelehrung.....	95

ÖBB-Strecke 101.02 Wien - Salzburg (km 287,201 - km 289,258) und ÖBB-Strecke 261.01 Steindorf b. St. - Braunau a. I. (km 1,082 - km 5,660)

Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren von Projektänderungen gemäß § 24g UVP-G 2000

Bescheid

Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie entscheidet als zuständige Behörde gem. § 24 Abs. 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G 2000) über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft vom 17. Juni 2019, hierorts eingelangt am 3. Juli 2019, betreffend Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und Erteilung der Genehmigung gem. §§ 23b, 24, 24f UVP-G 2000 - von der Behörde als Änderungen des rechtskräftigen UVP-Genehmigungsbescheides vom 23. März 2018, GZ. BMVIT-820.390/0001-IV/IVVS4/2018, iSd. des § 24g UVP-G 2000 behandelt - unter Mit-anwendung der im Spruch angeführten materiell rechtlichen Genehmigungsbestimmungen unter Zugrundelegung der Projektunterlagen (Umweltverträglichkeitserklärung samt Beilagen, Planunterlagen für den Trassenverlauf, materienrechtliche Unterlagen, Gutachten gem. § 31a EisbG vom 24. und 24. Juni 2019), der im Verfahren erstatteten ergänzenden zusammenfassenden Bewertung vom 9. Dezember 2019 sowie den Ergebnissen des weiteren Ermittlungsverfahrens, insb. der mündlichen Verhandlung, festgehalten in der Verhandlungsschrift vom 16. Jänner 2020 und unter Vorschreibung der in Spruchpunkt IV. angeführten Nebenbestimmungen wie folgt:

Spruch

I. Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000

I.1. Genehmigung nach dem UVP-G 2000

I.1.1. Der ÖBB-Infrastruktur AG, Praterstern 3, 1020 Wien, wird nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens für den Umbau und die Elektrifizierung der ÖBB-Strecke 101.02 Wien - Salzburg, km 287,201 bis km 289,258 und 261.01 Steindorf bei Straßwalchen - Braunau am Inn, km 1,082 bis km 5,660, gem. dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 nach Maßgabe der vorgelegten Projektunterlagen, der Umweltverträglichkeitserklärung, der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung, der unter Spruchpunkt II. angeführten Vorhabensbestandteile, der im Spruchpunkt IV. angeführten Nebenbestimmungen (Auflagen, Bedingungen und Befristungen - „Vorschreibungen“) sowie der unter Spruchpunkt VII. angeführten mit angewendeten materiell rechtlichen Genehmigungsbestimmungen (Rechtsgrundlagen) die Genehmigung erteilt.

I.1.2. Das Erfordernis des Erwerbes der betroffenen Grundstücke und Rechte bleibt unberührt.

I.1.3. Durch das Vorhaben sind die Stadtgemeinden Neumarkt am Wallersee, die Marktgemeinde Straßwalchen und die Gemeinden Köstendorf und Lengau berührt.

I.1.4. Das Vorhaben ist bis zum 27. März 2025 auszuführen und der Betrieb zu eröffnen.

I.2. Änderungen des Trassenverlaufes nach dem HIG 1989

I.2.1. Hinsichtlich der rechtskräftig genehmigten Trasse der ÖBB-Strecke 101.02, „Wien - Salzburg“, Abschnitt Steindorf b. St. - Neumarkt-Köstendorf im Bundesland Salzburg, ist auf die mit Bescheid vom 23. März 2018 zu GZ. BMVIT-820.390/0001-IV/IVVS4/2018 festgelegte Trasse zu verweisen.

I.2.2. Die beantragten Änderungen zielen auch auf eine Änderung dieser Trasse ab und betreffen Gleis 4, Gleis 5 (306), Gleis 8 (308) sowie die Änderung der Bogenweiche 35 (vgl. SN.ET.01, Technischer Bericht zu den Projektänderungen, EZ. G 02 02, Plannummer 30-SN01PM-00-50101-F01, Seite 4 f.).

I.2.3. Es wird festgestellt, dass es sich bei der beantragten Änderung des Trassenverlaufes um eine geringfügige Änderung dieser handelt und aus dieser keine Nachteile für die Öffentlichkeit entstehen, da alle sicherheitsrelevanten und trassierungstechnischen Aspekte dem Stand der Technik entsprechen. Ergänzend dazu wird darauf hingewiesen, dass es sich bei der Trasse der ÖBB-Strecke 261.01 „Steindorf bei Straßwalchen - Braunau am Inn“, Abschnitt Steindorf bei Straßwalchen - Friedburg, in den Bundesländern Salzburg und Oberösterreich, um keine Hochleistungsstrecke iSd. HIG 1989 handelt. Diese Eisenbahnstrecke stellt eine Nebenbahn dar und auf diese ist das HIG nicht anwendbar.

I.3. Mitbewendung des EisbG 1957

I.3.1. Die Genehmigung bezieht sich auf die Errichtung der in den Einreichunterlagen (Trassengenehmigungsunterlagen, Bauentwurf und Umweltverträglichkeitserklärung) angeführten Maßnahmen. Insbesondere ist von der Genehmigung umfasst:

Eisenbahnanlagen:

ÖBB-Strecke 101.02

Fachgebiet **Eisenbahntechnik**: 12 Änderungen und geringfügige Abweichungen. Lediglich bei 4 Änderungen (SN.ET.01-SN.ET.03 und SN.ET.11) wurde eine Relevanz festgestellt. Die übrigen aufgelisteten Änderungen stellen geringfügige Abweichungen dar und lassen keine umweltrelevanten Auswirkungen erwarten.

- SN.ET.01: Änderung Trassierung Gleis 4, Gleis 6 (306), Gleis 8 (308) und Weiche 35
- SN.ET.02: Änderung Gleisverbindung zwischen Weiche 54 und 55
- SN.ET.03: Zusätzliche Gleisverbindung von km 289,857 bis km 290,008
- SN.ET.04: Änderung der Gleis- und Weichenbezeichnungen
- SN.ET.05: Änderung der Bemessung Gleisabschluss Gleis 10a und 3a
- SN.ET.05: Änderung der Bemessung Gleisabschluss Gleis 10a
- SN.ET.06: Änderung der Bemessung Gleisabschluss Gleis 3a
- SN.ET.07: Änderung der Bahnsteigquerneigung
- SN.ET.08: Verschiebung Bahnsteigzugangs im Bahnhof Steindorf b. St.
- SN.ET.09: Änderung des Bahnsteigdachaufbaus
- SN.ET.10: Weichenheizungsstation km 289,288
- SN.ET.11: Änderung Stutzmauer
- SN.ET.12: Zusätzliche Wasserleitung mit Unterflurhydranten am Bahnsteig

Fachgebiet **Lärmschutz**: 3 Änderungen und geringfügige Abweichungen. Bei einer Änderung (SN.LÄ.02) wurde eine Relevanz festgestellt. Die übrigen Änderungen stellen geringfügige Abweichungen dar und lassen keine umweltrelevanten Auswirkungen erwarten.

- SN.LÄ.01: Anp. Lärmschutzwand 1c in km 287,449 - 287,472 Errichtung Servicetür
- SN.LÄ.02: Zusätzliche Lärmschutzwand von km 288,423 bis km 288,800
- SN.LÄ.03: Lagemäßige Änderung der Lärmschutzwand 3d km 289,829 - km 290,070

Fachgebiet **Straßenbau**: 2 geringfügige Abweichungen.

- SN.SB.01: Änderung der Radwegführung im Bereich des Teiches
- SN.SB.02: Errichtung einer Zufahrt zum Becken 4 und eines Wendeplatzes

Fachgebiet **Wasserbau**: 5 Änderungen und geringfügige Abweichungen. Bei einer Änderung (SN.WB.03) wurde eine Relevanz festgestellt. Die übrigen Änderungen stellen geringfügige Abweichungen dar und lassen keine umweltrelevanten Auswirkungen erwarten.

- SN.WB.01: Änderung der verschließbaren Absperrkammer beim Pfongauerbach
- SN.WB.02: Änderung von Sickerschlitzen auf Sickerbecken
- SN.WB.03: Änderung zusätzlicher Versickerungsbecken km 289,480
- SN.WB.04: Änderung Entwässerung Neumarkter Bogen
- SN.WB.05: Änderung Verlauf des Pfongauerbaches

ÖBB-Strecke 261.01

Das Vorhaben beinhaltet im Wesentlichen folgende Projektänderungen:

- Bogenverbesserungen im Abschnitt Straßwalchen West (ca. km 1,900) bis Friedburg (ca. km 5,094) für $V_{max} = 100$ km/h, eine Geschwindigkeitsanhebung auf $V_{max} = 100$ km/h ist bis km 5,660 geplant
- Errichtung eines Mittelbahnsteigs im Bf. Friedburg zwischen Gleis 721 und Gleis 722 (Bahnsteiglänge 160 m, Kantenhöhe 55 cm) und eines schienengleichen Zugangs an einem Bahnsteigende
- Neuerrichtung des Gleises 722 (signaltechnische Nutzlänge 200 m) mit beidseitiger Einbindung in das Gleis 721 (Ausfahrgeschwindigkeit in Richtung Steindorf $V_{max} = 60$ km/h, Ausfahrgeschwindigkeit in Richtung Braunau $V_{max} = 40$ km/h)
- Kürzung des bestehenden Stutzgleises 722a auf eine Nutzlänge von 100m
- Anpassung der SFE-Einrichtungen an die neuen Anlageverhältnisse
- Abtrag nicht mehr benötigter Hochbauten (Magazin, Vordach Aufnahmegebäude)
- Errichtung einer Oberleitungsanlage vom Bf. Steindorf b. St. bis zur nördlichen Verschubhalttafel des Bf. Friedburg (ca. km 5,094) mit Überspannung aller Gleise im Bf. Friedburg (ausgenommen Gleis 722a - Holzverladung)
- Errichtung einer Park&Ride-Anlage im Bf. Friedburg mit ca. 100 Stellplätzen sowie einer Bike&Ride-Anlage mit ca. 50 Stellplätzen
- Herstellung Ein- und Auslaufbereich bei Durchlässen (Pflasterungen im Betonbett) inkl. erdbauliche Wiederanbindung an die Zu- und Abflussgräben
- Ergänzung Absturzsicherungen (inkl. allfälliger Betonarbeiten wie Randbalken) bei den Durchlässen km 1,127, km 1,184, km 1,198, km 3,167,
- Ertüchtigung Untermauerungsbauwerk Lehne ca. km 1,9 ldB. + Böschungsvernetzung
- Neuerrichtung Tragwerk Hainbachbrücke km 2,994
- Errichtung von Stützkonstruktionen km 2,787 - km 2,927
- Gleisneulage Gleis 20, Km 1,617 - km 2,728
- Gleisneulage Gleis 20, Km 3,693 - km 3,900
- Mechanische Unterbauerneuerung Gleis 20 km 1,081 - km 3,810
- Mechanische Unterbauerneuerung Gleis 721 km 3,810 - km 3,900
- Konventionelle Unterbauerneuerung Gleis 721 km 3,900 - km 4,496
- Erneuerung der Entwässerungseinrichtungen Gleis 20 km 1,081 - km 3,810
- Erneuerung der Entwässerungseinrichtungen Gleis 721 km 3,810 - km 3,900
- Erneuerung der Entwässerungseinrichtungen Bf. Friedburg km 3,900 - km 4,496

Der Trassenabschnitt beginnt im Bahnhof Steindorf bei Straßwalchen bei km 1,082. Ab dort erfolgt die Elektrifizierung der Strecke bis km 5,094 im Bahnhof Friedburg.

Im Bereich der Trasse kommt es zu Bogenverbesserungen im Abschnitt von km 1,900 bis km 5,094. Ab km 1,900 wird die Geschwindigkeit von 80 km/h auf 100 km/h angehoben. Beim Brückentragwerk über den Hainbach (km 2,994) wird ein Bogen mit einem Übergangsbogen (km 2,760 bis km 3,172) mit Radius 560.000m geplant, damit die Geschwindigkeit auf 100 km/h erhöht werden kann. Ab km 3,905 beginnt das neue Gleis 722 mit einem kurzen Bogen ($r=500$), einer anschließenden Geraden mit 24 m Länge, einem Gegenbogen mit Radius 500 m und einer Geraden mit 40 m Länge. Um den Abstand zum bestehenden Aufnahmegebäude von ≥ 3 m zu halten wird ein Bogen mit Radius 850 m einer Zwischengerade mit 56 m und einem Gegenbogen mit 500 m. Zwischen km 4,034 und km 4,194 befindet sich der Mittelbahnsteig zwischen Gleis 721 und Gleis 722. Bei km 4,210 befindet sich ein schienengleicher Übergang über Gleis 722 zum Bahnsteig. Nach dem Übergang führt ein Bogen mit Radius 300 m, einer Zwischengeraden mit 10 m Länge und einem Bogen mit Radius 300 m über die Weiche 351 in das Gleis 721 zurück. Die Elektrifizierung der Strecke Steindorf Braunau endet bei km 5,094. Die Geschwindigkeitsanhebung endet bei km 5,660 (vgl. Bauentwurf - Verkehrsprojekt, Teilbericht Streckenplanung, EZ. B 05 01 71, 30-SF01-01-50101-F01, Seite 9).

I.3.2. Nicht Gegenstand des Verfahrens sind der Umbau und die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen in km 3,144, km 3,895 und km 4,486.

I.3.3. Es wird festgestellt, dass das Eisenbahnunternehmen verpflichtet ist bestehende Verkehrsanlagen und Wasserläufe, wie im Projekt dargestellt, wiederherzustellen.

I.3.4. Die der Genehmigung zugrundeliegenden eisenbahnrechtlichen Unterlagen ergeben sich insbesondere aus dem der Behörde vorgelegten Bauentwurf im Sinne des § 31b EisebG idGF., gemäß dem Inhaltsverzeichnis vom 24. Juni 2019, EZ. A 01 bzw. G 01, Plannummer 30-SF01-00-00001-F00 bzw. 30-SN01PM-00-00001-F00. Dies insoweit, als sich aus den von der Antragstellerin im weiteren Verfahren abgegebenen Erklärungen oder aus diesem Bescheid selbst nichts Abweichendes ergibt.

I.3.5. Es wird festgestellt, dass der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der den Parteien dadurch entsteht.

I.4. Mitbewandung des Wasserrechtsgesetzes 1959

I.4.1. Betreffend die ÖBB-Strecke 101.02 wird festgestellt, dass es sich bei den Projektänderungen um geringfügige Änderungen handelt.

I.4.2. Betreffend die ÖBB-Strecke 261.01: Die Versickerung und Einleitung anfallender Oberflächenwässer und die Entnahme von Wasser für Eisenbahnzwecke während der Betriebsphase wird für die nachstehend angeführten Anlagen wie in den Projektunterlagen angeführt („Technischer Bericht Wasserrecht“ EZ. C 01 01 01, Plannummer 30-SF02-00-30001-F02) sowie wie in den nachstehenden Nebenbestimmungen ausgeführt, genehmigt:

Beschreibung	km	Konsensmenge
Versickerungsmulde 1 l. d. Bahn	1,314 - 1,337	1,0 l/s Versickerung
Versickerungsbecken 1 l. d. Bahn	1,735 - 1,759	1,2 l/s Versickerung
Einleitung Pfontauerbach r. d. Bahn	2,033	5,0 l/s Einleitung

Rückhaltebecken 1 l. d. Bahn Drosselabfluss in den Hainbach	2,860 - 2,894	1,6 l/s Versickerung 2,0 l/s Einleitung
Rückhaltebecken 2 l. d. Bahn Drosselabfluss in den Hainbach	3,027 - 3,054	1,0 l/s Einleitung
Versickerungsbecken 2 l. d. Bahn	3,962 - 4,025	2,0 l/s Versickerung
Versickerungsbecken 3 l. d. Bahn	4,042 - 4,173	5,0 l/s Versickerung
Versickerungsbecken 4 l. d. Bahn	4,173 - 4,208	1,0 l/s Versickerung
Hausbrunnen Bhf. Friedburg	4,041	1,0 l/s Entnahme

1.4.3. Für die im Spruchpunkt I.4.2. genehmigten Maßnahmen wird die Konsensdauer mit 90 Jahren, somit bis spätestens zum **30. April 2110** festgelegt.

I.5. Mitbewendung des Forstgesetzes 1975

I.5.1. Für den Abschnitt Steindorf b. St. - Neumarkt-Köstendorf der ÖBB-Strecke 10102 liegt eine dauerhafte Rodungsbewilligung im Gesamtausmaß von 983 m² vor (Bescheid vom 23. März 2018 zu GZ. BMVIT-820.390/0001-IV/IVV54/2018).

Es wird die Bewilligung von Änderungen - Reduktion der permanenten Rodungen im Ausmaß von 125 m² - für diesen Abschnitt und den Abschnitt Steindorf b. St. - Friedburg der ÖBB-Strecke 26101 - dauerhafte Rodung im Ausmaß von 39 m² - für die nachstehenden Waldflächen im Ausmaß von 897 m² in den Katastralgemeinden Neumarkt Markt, Straßwalchen Land und Straßwalchen Markt gem. § 17 ForstG erteilt:

KG	Gst. Nr.	EZ	Eigentümer und Adresse	dauernde Rodung m²
Neumarkt Markt	2535/2	3	ÖBB-Infrastruktur AG, Praterstern 3, 1020 Wien	717 m ²
Straßwalchen Land	2718	766	Stefan Schilcher, Kleinköstendorf 4, 5203 Köstendorf b. Salzburg	141 m ² (Reduktion um 125 m ²)
Straßwalchen Markt	1830/5	1338	ÖBB-Infrastruktur AG, Praterstern 3, 1020 Wien	39 m ² (neu)
				insgesamt 897 m²

I.5.2. Das Erfordernis des Erwerbes der betroffenen Grundstücke und Rechte bleibt unberührt.

I.5.3. Es wird festgestellt, dass das öffentliche Interesse iSd. § 17 Abs. 3 ForstG, hier die Verbesserung und der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, an der Errichtung des gegenständlichen Bauvorhabens das öffentliche Interesse an der Erhaltung des Waldes auf den oben angeführten Waldflächen überwiegt.

I.5.4. Die Rodung ist an den ausschließlichen Zweck des Umbaus der ÖBB-Strecke 101.02 Wien - Salzburg, Abschnitt Steindorf b. St. - Neumarkt-Köstendorf und der ÖBB-Strecke 261.01 Steindorf b. St. - Braunau a. I., Abschnitt Steindorf b. St. - Friedburg, samt zugehöriger Nebenanlagen gebunden.

I.5.5. Die Rodungsbewilligung erlischt, wenn der Rodungszweck bis zum Ablauf eines Zeitraumes von 10 Jahren ab Rechtskraft des Bescheides, spätestens jedoch bis zum 31.5.2030 nicht erfüllt wurde, das heißt, wenn die technische Rodung der beantragten Waldflächen zum Zwecke der Verwirklichung des Vorhabens nicht bis zu diesem Zeitpunkt durchgeführt wurde.

I.5.6. Sofern die Ersatzaufforstungen nicht wie vorgesehen auf Eigengrund der ÖBB Infrastruktur AG durchgeführt werden, sind eine planliche Darstellung der genauen Lage der Ersatzaufforstungsflächen und die schriftlichen Vereinbarungen mit dem(n) Grundeigentümer(n) über die Durchführung der Ersatzaufforstungen der Behörde spätestens 4 Wochen vor dem geplanten Beginn der Rodungsarbeiten zur Prüfung vorzulegen. Mit den Rodungen darf erst begonnen werden, wenn die Behörde die Prüfung der Vereinbarungen hinsichtlich Projekt- und Bescheidkonformität abgeschlossen hat.

I.5.7. Vor Beginn der Bauarbeiten sind alle benachbarten Waldbestände durch eine physische Absperrung (fixer Bauzaun oder massive Abplankung oder PE-Baustellenabsperrung) von den Baubereichen abzugrenzen. Die Absperrung ist während der gesamten Bauzeit funktionstüchtig zu erhalten.

I.5.8. Das Befahren von sowie Ablagerungen von Materialien aller Art in nicht zur Rodung bewilligten Waldbeständen sind verboten.

I.5.9. Das bestehende Forst- und Güterwegenetz ist während der gesamten Bauzeit soweit aufrechtzuerhalten, dass die für die ordnungsgemäße forstliche Bewirtschaftung erforderlichen Tätigkeiten in allen Waldflächen in der Umgebung der Trasse durchgeführt werden können.

I.5.10. Das bestehende Forst- und Güterwegenetz ist spätestens bis zu Verkehrsfreigabe so wiederherzustellen, dass die für die ordnungsgemäße forstliche Bewirtschaftung erforderlichen Tätigkeiten in allen Waldflächen in der Umgebung der Trasse durchgeführt werden können.

I.5.11. Zur Wiederherstellung der durch die dauernden Rodungen von Waldflächen im Gesamtausmaß von 897 m² entfallenden Wirkungen des Waldes sind Ersatzaufforstungen im Mindestausmaß von 897 m² bis spätestens Ende Mai des dem Ende der Bauarbeiten folgenden Kalenderjahres vorzunehmen. Falls die Ersatzaufforstungsfläche nicht an bestehenden Wald angrenzt, hat das Mindestausmaß 1.000 m² und die durchschnittliche Mindestbreite 10 m zu betragen.

I.5.12. Die Ersatzaufforstungen sind möglichst auf den im Einreichprojekt angeführten Flächenpool für Aufforstungsflächen vorzunehmen. Ist dies nicht möglich, sind die Aufforstungen möglichst im Nahbereich der Rodeflächen, jedenfalls aber in den Standortgemeinden Straßwalchen, Neumarkt am Wallersee und Köstendorf durchzuführen. Die Flächen haben hinsichtlich Gesamtumfang und Standortqualität jenen zu entsprechen, die im Einreichprojekt als Ersatzaufforstungen ausgewiesen wurden. Insbesondere haben die Ersatzaufforstungsflächen einen bewuchsfähigen Oberboden in einer Mindeststärke von 40 cm aufzuweisen.

I.5.13. Die Bestimmungen des Gesetzes betreffend Beschränkungen der Umwandlung von landwirtschaftlichen Grundstücken in Waldland 1932 idF LGBl 46/2001 sind bei der Ausweisung der Ersatzaufforstungsflächen zu berücksichtigen.

I.5.14. Für die Ersatzaufforstungen dürfen nur jene standortheimischen Baum- und Straucharten verwendet werden, die im Technischen Bericht des Rodungsoperates angeführt sind (Traubenkirsche, Feldahorn, Bergahorn, Silberpappel, Schwarzerle, Flatterulme). Im Bereich grundwassernaher Standorte (Flurabstand < 2m) dürfen auch Silberweide und Bruchweide verwendet werden. Die Mindestpflanzenanzahl hat bei den Bäumen 2.500 Stück je ha zu betragen, wobei eine Mindestpflanzengröße von 80/100 cm zu wählen ist und ausschließlich

Containerpflanzen zu verwenden sind. Neben Bäumen sind auch heimische, standorttaugliche Sträucher wie Hasel, Roter Hartriegel, Pfaffenhütchen, etc. zu verwenden.

I.5.15. Die Ersatzaufforstungen sind mittels Zäunung oder Einzelschutz so lange gegen Wildverbiss zu sichern, bis sie gesichert sind.

I.5.16. Es ist eine fachlich einschlägig ausgebildete und befugte ökologische Bauaufsicht zu bestellen, welche die Überwachung der projekt- und bescheidgemäßen Bauausführung sowie der Durchführung der Ersatzaufforstung und der Pflegemaßnahmen bis zu Sicherung der Kulturen vorzunehmen hat.

II. Projektbestandteile

Das Projekt ergibt sich aus den nachfolgenden Unterlagen:

**Strecke: 101.02; Wien - Salzburg; Abschnitt Steindorf b. St. - Neumarkt-Köstendorf
km 287,201 - km 289,258**

**Strecke: 261.01; Steindorf b. St. - Braunau a. I.; Abschnitt Steindorf b. St. - Friedburg
km 1,082 - km 5,660**

Umbau und Elektrifizierung

UVP-Projekt

UVP-, Trassen- und sonstige materiellrechtliche Genehmigungsunterlagen - EisbG, HIG, WRG und ForstG: Mappen A-F (Elektrifizierung Friedburg) gemäß dem mit Bescheidstempel versehenen Inhaltsverzeichnis vom 24.6.2019, EZ A 01, Plannummer 30-SF01-00-00001-F00 und Mappe G-I (Umbau Steindorf b. St. - Neumarkt-Köstendorf) vom 24.6.2019, EZ G 01, Plannummer 30-SN01PM-00-00001-F00.

Weiterführende Unterlagen (Auskunft gem. § 24c Abs. 6 UVP-G 2000):

- Beantwortung des Auskunftsauftrages vom 12. September 2019 zu den Fachbereichen Eisenbahn Betrieb, Eisenbahn Technik, Lärm, Ökologie, Gewässerökologie, Geologie und Wasserbautechnik durch die Projektwerberin vom 15. Oktober 2019 (Anhang 1.0 und 2.0 der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 9. Dezember 2019)

III. Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil

Folgende Unterlagen sind Bestandteil des Bescheides:

- Ergänzung der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen zur Projektänderung und Projektergänzung vom 9.12.2019, koordiniert und zusammengefasst von der freiland Umweltconsulting ZT GmbH, Liechtensteinstraße 63, 1090 Wien samt
 - Forsttechnisches Gutachten erstellt durch den nichtamtlichen Sachverständigen Dipl. Ing. Martin Kühnert, Wattmangasse 27/1, 1130 Wien vom 1.12.2019;
- Eisenbahnrechtliches Gutachten gemäß § 31a EisbG erstellt von der Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H., Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien vom 24.6.2019, GZ. 19 - 3008 (Elektrifizierung Steindorf b. St. - Friedburg, Einreichprojekt 2019);
- Eisenbahnrechtliches Gutachten gemäß § 31a EisbG, erstellt von der Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H., Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien vom 25.6.2019, GZ. 19 - 3040 (Umbau Steindorf b. St. - Neumarkt-Köstendorf, Änderungsprojekt 2019);

- EG-Zwischenbericht I gemäß RL 2008/57/EG für die Teilsysteme Infrastruktur (INF), einschließlich Personen mit eingeschränkter Mobilität (PRM), Modul SG, Phase Einreichplanung der Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H., Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien vom 24.6.2019, GZ. 19/3043/INF 001 (Elektrifizierung Steindorf b. St. - Friedburg);
- EG-Zwischenprüfbescheinigung gemäß RL 2008/57/EG für das Teilsystem Energie (ENE), Modul SG - Bewertungsphase „Entwurf und Entwicklung“, der Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H., Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien vom 13.5.2019, GZ. 19/3008/ENE 001 (ÖBB-Strecke 261.01 Steindorf b. St. - Abzw. Mig 1);
- Verhandlungsschrift vom 16. Jänner 2020, GZ. BMVIT-820.390/0008-IV/IVVS4/2019.

IV. Nebenbestimmungen

IV.1. Allgemeines

IV.1.1. Nachfolgend sind alle Maßnahmen aufgelistet, die dazu dienen schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens zu verhindern oder zu verringern, günstige Auswirkungen zu vergrößern sowie Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle. Darüber hinaus gelten die Bestimmungen des UVP-Genehmigungsbescheides vom 23. März 2018, GZ. BMVIT-820.390/0001-IV/IVVS4/2018.

IV.1.2. Aufgrund der Projektänderung „Änderung der Radwegführung im Bereich des Teiches (SN.SB.01)“ (siehe Einlage I 01 01 der Änderungsunterlagen) ist die Nebenbestimmung 21a aus dem Bescheid GZ. BMVIT-820.390/0001-IV/IVV/S4/2018 nicht mehr erforderlich und kann entfallen.

IV.1.3. Die Nebenbestimmungen 1, 5 und 5a in IV.1 Allgemeinen Vorschriften aus dem Bescheid GZ. BMVIT-820.390/0001-IV/IVV/S4/2018 gelten sowohl für den Abschnitt „Umbau Steindorf b. St. - Neumarkt-Köstendorf“ (Strecke 101.02) als auch für die „Elektrifizierung Steindorf b. St. - Friedburg“ (Strecke 261.01).

IV.1.4. Eine Bewertung hinsichtlich eines allfälligen Vorhandenseins von Kampfmitteln ist unter Beachtung der ONR 24406-1 jedenfalls vor Baubeginn durchzuführen und die Ergebnisse bei der Bauumsetzung zu beachten.

IV.2. Maßnahmen in der Bauphase

IV.2.1. Projektänderungen: Umbau Strecke 101.02 (Steindorf b. St. - Köstendorf)

IV.2.1.1. Erschütterungen und Sekundärschall

IV.2.1.1.1. Die den Häusern Höhenroid nächstgelegene Weiche 152 ist mit einer weichen Schwellenbesohlung, die auf die Weichengeometrie abgestimmt ist und die unterschiedliche Belastung der einzelnen Schwellen im Weichenbereich berücksichtigt, zu versehen. Das Unterbauplanum ist hoch verdichtet auszuführen, wobei die Verdichtung zumindest $Ev_2 = 200MN/m^2$ erreichen muss (Projektänderung SN.ET.03).

IV.2.1.2. Kulturgüter und Denkmalschutz

IV.2.1.2.1. Für den Bereich des Versickerungsbeckens 4 (SN.WB.03; ca. km 289.5) ist hinsichtlich der diesbezüglich erforderlichen Eingriffe in die Bodenzone (= Oberbodenabtrag und Aushub) bis in eine Tiefe unterhalb potentiell kulturtragender Straten eine archäologische Baubegleitung vorzusehen.

Hinweis: Im Falle von Zufallsfunden im Zuge der Bauarbeiten ist die Meldepflicht nach § 8 DMSG einzuhalten bzw. ist die daraus abzuleitende und gesetzlich definierte Vorgangsweise zu befolgen.

IV.2.2. Projektergänzungen: Elektrifizierung Strecke 261.01 (Steindorf b. St. - Friedburg)

IV.2.2.1. Lärmschutz

Die Nebenbestimmungen 6 und 7 in IV.2.1 Wirkfaktor Lärm aus dem Bescheid GZ. BMVIT-820.390/0001-IV/IVV/S4/2018 gelten sowohl für den Abschnitt „Umbau Steindorf b. St. - Neumarkt-Köstendorf“ als auch für die „Elektrifizierung Steindorf b. St. - Friedburg“.

Der erste Satz der Nebenbestimmung 7 ist wie folgt zu präzisieren: „Aus bahnbetrieblichen und sicherheitstechnischen Gründen notwendige Abweichungen von den grundsätzlich bei Tagzeit (Montag bis Freitag von 06:00 bis 19:00 Uhr) vorgesehenen Baustellenarbeitszeiten sind unter Angabe einer Begründung und der voraussichtlichen Dauer der betroffenen Bevölkerung rechtzeitig, jedoch spätestens 2 Wochen vor Beginn der von der Regelbauzeit abweichenden Baumaßnahmen, bekannt zu geben. Gegebenenfalls sind ...“

Zusätzlich gelten:

IV.2.2.1.1. Für das Objekt 1301, Aufnahmegebäude Bahnhof Friedburg-Lengau ist in einer Detaillärmschutzuntersuchung der Einbau von Schallschutzfenster mit einer erhöhten Anforderung (Dämmwert ≥ 42 dB) zu prüfen und gegebenenfalls umzusetzen.

IV.2.2.1.2. Für alle Objekte mit einer vorhabenbedingten Immissionserhöhung > 0 dB für die ganzzahlig gerundete Differenz zwischen Planfall und Nullplanfall und einem $L_{\text{night}} > 55$ dB im Planfall ist der Einbau von Schalldämmlüftern und gegebenenfalls der Austausch bestehender Fenster und Türen gegen Schallschutzfenster und -türen in Räumlichkeiten mit überwiegender Wohn- und Schlafnutzung an den betroffenen Fassaden, soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichenden Schutz gewähren, zu prüfen. Hinsichtlich der Umsetzung gelten die Durchführungsbestimmungen zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung. Hinsichtlich der erforderlichen akustischen Eigenschaften gilt die ÖNORM B 8115-2, "Schallschutz im Hochbau, Anforderungen an den Schallschutz" bzw. OIB Richtlinie 5.

IV.2.2.1.3. Bei der Detailuntersuchung zur Umsetzung von objektseitigen Maßnahmen sind die Immissionswerte und der Anspruch bei Bedarf für bis zum Datum der Bescheiderteilung neu hinzugekommene Gebäude oder Aufenthaltsräume (Dachgeschoßausbauten), zu ergänzen.

IV.2.2.1.4. Alle erforderlichen objektseitigen Maßnahmen sind vor Baubeginn nachweislich den betroffenen Anrainern anzubieten.

IV.2.2.2. Erschütterungen und Sekundärschall

IV.2.2.2.1. Erschütterungsintensive Bauarbeiten dürfen nur an Werktagen untertags von 06:00 bis 22:00 Uhr durchgeführt werden.

IV.2.2.2.2. Unvermeidliche Nachtarbeiten, die zwingend erforderlich sind, müssen den betroffenen Anrainern (ca. 200m-Umkreis um Baustelle) im Voraus angekündigt werden.

IV.2.2.2.3. Zum Schutz vor gesundheitsgefährdenden Erschütterungen der Anrainer sind die Bestimmungen der VOLV einzuhalten.

IV.2.2.2.4. Zum Schutz des Wohlbefindens der Anrainer sind die Richtwerte der RVE 04.02.04 gemäß folgender Tabelle einzuhalten.

RVE 04.02.04 - Tabelle 2: Zulässige $v_{R, \text{max}, \text{Fund}}$ -Werte im Falle einer Fundamentmessung und Faktoren für E_{max} bzw. E_r im Falle einer Wohnbereichsmessung in Abhängigkeit von der Einwirkungsdauer.

Zeile	Einwirkungstage / Kalenderjahr [d]	Beurteilungsperiode	$V_{R,max,Fund}$ [mm/s]	Faktor A für E_{max}	Faktor B für E_r
1	26 bis 78	Tag	12,0	1,25	1,25
		Nacht	0,70	1,25	1,25
2	6 bis 25	Tag	16,0	1,50	1,50
		Nacht	0,70	1,50	1,50
3	2 bis 5	Tag	21,0	1,75	Beurteilung nur nach E_{max}
		Nacht	1,0	1,75	
4	1	Tag	21,0	2,00	

IV.2.2.2.5. Die Anzahl der Arbeitstage mit erschütterungsintensiven Arbeiten (Rammen, Schrämarbeiten Vibrowalzenverdichtung, Baggerarbeiten u.ä.) sind im Voraus in Bereichen bahnnaher Bebauung (siehe RVE 04.02.02) abzuschätzen. Dabei sind Streckenabschnitte mit gleicher Struktur der Bauarbeiten zusammenzufassen und die Baudauer für jeweils 200m-Abschnitte zu bestimmen. Entsprechend der Summe derartiger Arbeitstage im Jahr sind die Richtwerte der RVE 04.02.04 anzuwenden.

IV.2.2.2.6. Die Einhaltung der RVE-Richtwerte ist durch Erschütterungsmessungen bei bahnnaher Bebauung nach RVE 04.02.02 zumindest in 200m-Abschnitten entweder beim möglichst nächstgelegenen oder einem besonders sensiblen Wohngebäude zu überwachen.

IV.2.2.2.7. Bauwerksschutz: Es sind die Richtwerte der ÖNORM S 9020 gemäß Genehmigungsbescheid einzuhalten.

IV.2.2.3. Forstwesen, Wald und Wildökologie

IV.2.2.3.1. Die Nebenbestimmungen 22 und 23 in IV.2.3 Schutzgut Tiere aus dem Bescheid GZ. BMVIT-820.390/0001-IV/IVV/S4/2018 gelten sowohl für den Abschnitt „Umbau Steindorf b. St. - Neumarkt-Köstendorf“ als auch für die „Elektrifizierung Steindorf b. St. - Friedburg“.

IV.2.2.4. Wasserbautechnik und Oberflächengewässer

IV.2.2.4.1. Die Nebenbestimmungen 27, 28, 29, 30 und 31 in IV.2.4 Oberflächengewässer aus dem Bescheid GZ. BMVIT-820.390/0001-IV/IVV/S4/2018 gelten sowohl für den Abschnitt „Umbau Steindorf b. St. - Neumarkt-Köstendorf“ als auch für die „Elektrifizierung Steindorf b. St. - Friedburg“.

Für **Nebenbestimmung 28** gilt der letzte Satz (*Das Führen der anfallenden Wässer über ein Absetzbecken mit einer Verweildauer von mindestens 0,5 Stunden ist in jedem Fall vor der Einleitung in Oberflächengewässer vorzusehen*) nicht für den Bauabschnitt Elektrifizierung Steindorf-Friedburg.

Nebenbestimmung 30 ist wie folgt zu präzisieren: *Sollte sich im Zuge der Detailerkundung herausstellen, dass Teile der Versickerungsbecken bzw. Versickerungsmulden bzw. das Gelände im Umkreis von 15 m um die Becken in den Bereich qualitativ belasteter Böden (Baurestmassen oder schlechtere Qualität) zu liegen kommen, ist durch konstruktive Maßnahmen - Bodenaustausch mit inertem Material (Güte: A2 entsprechend Bundesabfallwirtschaftsplan) - sicherzustellen, dass es zu keiner projektbedingten Eluierung von Schadstoffen kommt.*

IV.2.2.5. Grundwasserchemie

IV.2.2.5.1. Die Nebenbestimmungen 32 bis 40 in IV.2.5 Grundwasserchemie aus dem Bescheid GZ. BMVIT-820.390/0001-IV/IVV/S4/2018 gelten sowohl für den Abschnitt „Umbau Steindorf b. St. - Neumarkt-Köstendorf“ als auch für die „Elektrifizierung Steindorf b. St. - Friedburg“.

IV.2.2.6. Abfallwirtschaft

IV.2.2.6.1. Die **Nebenbestimmungen 48 bis 53** in IV.2.7 Abfallwirtschaft aus dem Bescheid GZ. BMVIT-820.390/0001-IV/IVV/S4/2018 gelten sowohl für den Abschnitt „Umbau Steindorf b. St. - Neumarkt-Köstendorf“ als auch für die „Elektrifizierung Steindorf b. St. - Friedburg“.

IV.2.2.7. Kulturgüter und Denkmalschutz

IV.2.2.7.1 Für folgende Bereiche ist hinsichtlich der seitens der Projektwerberin benötigten Eingriffe in die Bodenzone (= Oberbodenabtrag und Aushub) bis in eine Tiefe unterhalb potentiell kulturtragender Schichten eine archäologische Baubegleitung vorzusehen: Versickerungsmulde (km 1+330); Versickerungsbecken 1 (zw. km 1+703 u. 1+803); Ertüchtigung Untermauerungsbauwerk Lehne (Gl. 20-km 1+900); Rückhaltebecken 1 (zw. km 2+803 u. 2+903); Drosseleinrichtung und Rückhaltebecken 2 (zw. km 2+903 u. 3+103); Stellplätze PKW Bahnhof Friedburg (zw. km 4+003 u. 4+303).

IV.2.2.8. Ökologie und Gewässerökologie

IV.2.2.8.1. Die Versickerungsbecken im Abschnitt Steindorf b. St. - Friedburg sind entsprechend dem Merkblatt des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung herzustellen, zu begrünen und zu pflegen.

IV.2.2.8.2. Ausschließlich die Versickerungsbecken sind mit Laubsträuchern zu umpflanzen (sofern die Platzverhältnisse dies gestatten). Dabei ist darauf zu achten, dass bei allen derart bepflanzten Versickerungsbecken ein ausreichender Zugang für Wartungsarbeiten gewährleistet ist.

IV.2.2.8.3. Die durch die Projektergänzungen neu entstehenden Bahndammböschungen sind wo es technisch möglich ist mit Rewisa-zertifiziertem Saatgut oder mit Saatgut mit nachweislich vergleichbarer Qualität für Magerwiesenböschungen zu begrünen. Die Humusaufgabe soll nicht mehr als 2-3 cm betragen.

IV.2.2.8.4. Zur Vermeidung der Tötung von geschützten Reptilien und Amphibien ist bei der Baufeldfreimachung ausreichend Zeit einzuplanen. Baubedingte Eingriffe in den Oberboden dürfen erst nach unmittelbar davor erfolgter letztmaliger Absammlung von geschützten Amphibien und Reptilien erfolgen. Die Kontrolle obliegt der ökologischen Bauaufsicht.

IV.2.2.8.5. Bei der Baufeldfreimachung gefangene Mauereidechsen sind in geeignete, noch nicht von Mauer- oder Zauneidechsen besiedelte Habitate zu übersiedeln (siehe Vorschrift Naturschutzverfahren Umbau Steindorf-Neumarkt). Eine Verbringung in derzeit von der Mauereidechse unbesiedelte Bereiche ist nicht zulässig. Die Anlage von Strukturen, die die Mauereidechse fördern, ist zu vermeiden. Die Kontrolle obliegt der ökologischen Bauaufsicht.

IV.2.2.8.6. Eine Absicherung der Baustelle sowie der Baustelleneinrichtungen gegen Einwandern und die Tötung von geschützten Amphibien und Reptilien ist erforderlich und hat mit Amphibienzäunen gemäß RVS 04.03.11, Amphibienschutz an Verkehrswegen, zu erfolgen. Die Kontrolle obliegt der ökologischen Bauaufsicht.

IV.2.2.8.7. Falls geschützte Fortpflanzungs- und Ruhestätten beeinträchtigt werden, sind Artenschutzmaßnahmen zu ergreifen, es sind jedenfalls ausreichende CEF-Maßnahmen erforderlich. Die Kontrolle obliegt der ökologischen Bauaufsicht.

IV.2.2.8.8. Maßnahmen zur Sicherung der Funktionalität von Fortpflanzungs- und Ruhestätten geschützter Arten sind ggf. für das Naturschutzverfahren in der Anzahl und Lage noch zu konkretisieren. Diese Maßnahmen müssen jedenfalls vor Eingriffsbeginn wirksam sein. Die Kontrolle der Maßnahmenwirksamkeit obliegt der ökologischen Bauaufsicht.

IV.2.2.9. Elektromagnetische Felder, Beleuchtung und Beschattung

IV.2.2.9.1. Im gesamten Bahnhofsbereich, v.a. aber bei der P&R- sowie der B&R-Anlage sind streulichtarme und insektenfreundliche Leuchtkörper und Leuchtmittel zu verwenden. In Bereichen mit höheren Sicherheitsanforderungen kann eine Farbtemperatur im Bereich von 4000 K, in allen übrigen Bereichen 3000 K zum Einsatz kommen.

IV.3. Maßnahmen in der Betriebsphase

IV.3.1. Projektänderungen: Umbau Strecke 101.02 (Steindorf b. St. - Köstendorf)

Es werden keine zwingenden Maßnahmen vorgeschrieben.

IV.3.2. Projektergänzungen: Elektrifizierung Strecke 261.01 (Steindorf b. St. - Friedburg)

IV.3.2.1. Erschütterungen und Sekundärschall

IV.3.2.1.1. Personenschutz: Es sind die Richtwerte der ÖNORM S 9012 gemäß Genehmigungsbescheid einzuhalten.

IV.3.2.1.2. Bauwerksschutz: Es sind die Richtwerte der ÖNORM S 9020 gemäß Genehmigungsbescheid einzuhalten.

IV.3.2.2. Wasserbautechnik und Oberflächengewässer

IV.3.2.2.1. Die **Nebenbestimmungen 70 bis 72** in IV.3.2 Oberflächenwässer aus dem Bescheid GZ. BMVIT-820.390/0001-IV/IVV/S4/2018 gelten sowohl für den Abschnitt „Umbau Steindorf b. St. - Neumarkt-Köstendorf“ als auch für die „Elektrifizierung Steindorf b. St. - Friedburg“.

IV.3.2.3. Grundwasserchemie

Die **Nebenbestimmungen 73 und 76** in IV.3.3 Grundwasserchemie aus dem Bescheid GZ. BMVIT-820.390/0001-IV/IVV/S4/2018 gelten sowohl für den Abschnitt „Umbau Steindorf b. St. - Neumarkt-Köstendorf“ als auch für die „Elektrifizierung Steindorf b. St. - Friedburg“.

Zusätzlich gelten:

IV.3.2.3.1. Das Maß ihrer Einwirkungen auf das Grundwasser, der Betriebszustand und die Wirksamkeit der Versickerungsanlagen sind im Abstand von fünf Jahren durch einen dazu befugten Sachverständigen überprüfen zu lassen (§ 134 Abs. 2 WRG 1959 idgF.).

IV.3.2.3.2. Probennahme und Analytik sind von einer autorisierten Person oder Institution durchführen zu lassen. Die Ergebnisse sind jeweils mit den Befunden zur wiederkehrenden Überprüfung gemäß § 134 WRG der Behörde vorzulegen.

IV.3.2.4. Abfallwirtschaft

IV.3.2.4.1. Die **Nebenbestimmung 77** in IV.3.4 Abfallwirtschaft aus dem Bescheid GZ. BMVIT-820.390/0001-IV/IVV/S4/2018 gilt sowohl für den Abschnitt „Umbau Steindorf b. St. - Neumarkt-Köstendorf“ als auch für die „Elektrifizierung Steindorf b. St. -Friedburg“.

IV.4. Beweissicherung und Kontrolle

IV.4.1. Projektänderungen: Umbau Strecke 101.02 (Steindorf b. St. - Köstendorf)

IV.4.1.1. Erschütterungen und Sekundärschall

IV.4.1.1.1. Nach Fertigstellung und Inbetriebnahme der Strecke sind gemäß RVE 04.02.02 in einem der betroffenen Häuser, vorzugsweise im Haus Höhenroid 6 Kontrollmessungen durchzuführen und zum Nachweis der Einhaltung der ÖNORM S 9012-Richtwerte der Behörde vorzulegen (Projektänderung SN.ET.03).

IV.4.2. Projektergänzungen: Elektrifizierung Strecke 261.01 (Steindorf b. St. - Friedburg)

IV.4.2.1. Bauphase

IV.4.2.1.1. Lärmschutz

IV.4.2.1.1.1. Die **Nebenbestimmung 78** in IV.4.1 Bauphase aus dem Bescheid GZ. BMVIT-820.390/0001-IV/IVV/S4/2018 gilt sowohl für den Abschnitt „Umbau Steindorf b. St. - Neumarkt-Köstendorf“ als auch für die „Elektrifizierung Steindorf b. St. - Friedburg“.

IV.4.2.1.2. Elektromagnetische Felder, Beleuchtung und Beschattung

IV.4.2.1.2.1. Für die Beleuchtung der Baustelleneinrichtungsflächen sind Beleuchtungsmessungen vorzunehmen, damit einerseits die Einhaltung der erforderlichen Beleuchtungsstärke bestätigt werden kann aber auch eine Beeinträchtigung (Blendwirkung) bei den nächsten Anrainern minimiert bzw. ausgeschlossen werden kann.

IV.4.2.1.3. Erschütterungen und Sekundärschall

IV.4.2.1.3.1. Die **Nebenbestimmung 79** in IV.4.1 Bauphase aus dem Bescheid GZ. BMVIT-820.390/0001- IV/IVV/S4/2018 gilt sowohl für den Abschnitt „Umbau Steindorf b. St. - Neumarkt-Köstendorf“ als auch für die „Elektrifizierung Steindorf b. St. - Friedburg“. Bezugsquelle der genannten Richtwerte ist Tabelle 2 der RVE 04.02.04.

IV.4.2.1.4. Forstwesen, Wald- und Wildökologie

IV.4.2.1.4.1. Die **Nebenbestimmung 80** in IV.4.1 Bauphase aus dem Bescheid GZ. BMVIT-820.390/0001-IV/IVV/S4/2018 gilt sowohl für den Abschnitt „Umbau Steindorf b. St. - Neumarkt-Köstendorf“ als auch für die „Elektrifizierung Steindorf b. St. - Friedburg“.

IV.4.2.1.5. Wasserbautechnik und Oberflächengewässer

IV.4.2.1.5.1. Die **Nebenbestimmung 81** in IV.4.1 Bauphase aus dem Bescheid GZ. BMVIT-820.390/0001-IV/IVV/S4/2018 gilt sowohl für den Abschnitt „Umbau Steindorf b. St. - Neumarkt-Köstendorf“ als auch für die „Elektrifizierung Steindorf b. St. - Friedburg“.

IV.4.2.1.6. Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser

IV.4.2.1.6.1. Vor Baubeginn der Umbaumaßnahmen des Bahnhofes Friedburg/Lengau sind die Brunnen BRLG05, BRLG06 und BRLG07 einer qualitativen und quantitativen Beweissicherung zu unterziehen. Dazu ist ein chemisch bakteriologischer Wasseruntersuchungsbefund mit Messung des Gesamtkohlenwasserstoffgehaltes durchzuführen und Wasserstandsmessungen mindestens im Monatsabstand, besser dauerregistrierend mittels Datenlogger während der Bauzeit bis 2 Jahre nach Fertigstellung durchzuführen. Auf Wunsch der Eigentümer sind die Messergebnisse diesen zur Verfügung zu stellen.

IV.4.2.1.6.2. Die im Projekt vorgesehene Neuerrichtung des ÖBB-Brunnes beim Bahnhof Friedburg/Lengau kann unterbleiben, wenn der Brunnen durch eine tagwasserdichte Abdeckung geschützt werden kann; besser wäre die Situierung des Brunnenkopfes in einer Grüninsel in der geplanten Parkfläche. Empfehlenswert ist zur Eigenkontrolle eine gleichartige Beweissicherung des eigenen ÖBB-Brunnes analog den benachbarten Privatbrunnen (vgl. Pkt. IV.4.2.1.6.1.).

IV.4.2.1.6.3. Eine Beweissicherung der östlich gelegenen Brunnen BRLG01 (Grundstück 2995/2, KG Lengau) und des Brunnens BRLG02 (Grundstück 3001/1, KG Lengau) kann ersatzlos entfallen.

IV.4.2.1.6.4. Die im Projekt beschriebene Bodenauswechslung im Bereich der Retentionsbecken 2 und Versickerungsbecken 2, 3 und 4 hat vollständig bis zum gewachsenen Untergrund zu erfolgen. Ein allfälliger Bodenaustausch hat mit inertem Material zu erfolgen.

IV.4.2.1.6.5. Die im Projekt beschriebenen Gründungsarbeiten sind geologisch/geotechnisch zu dokumentieren und in den eingereichten Plänen und Profilschnitten (siehe Projekt Geologie/Geotechnik des Büros BGG) darzustellen.

IV.4.2.1.7. Kulturgüter und Denkmalschutz

IV.4.2.1.8. Die **Nebenbestimmung 82** in IV.4.1 Bauphase aus dem Bescheid GZ. BMVIT-820.390/0001-IV/IVV/S4/2018 gilt sowohl für den Abschnitt „Umbau Steindorf b. St. - Neumarkt-Köstendorf“ als auch für die „Elektrifizierung Steindorf b. St. - Friedburg“. Derzeitige Fassung der genannten Richtlinie ist 5. Fassung, 01.01.2018.

IV.4.2.2. Betriebsphase

IV.4.2.2.1. Lärmschutz

IV.4.2.2.1.1. Die **Nebenbestimmung 83** in IV.4.2 Betriebsphase aus dem Bescheid GZ. BMVIT-820.390/0001-IV/IVV/S4/2018 gilt sowohl für den Abschnitt „Umbau Steindorf b. St. - Neumarkt-Köstendorf“ als auch für die „Elektrifizierung Steindorf b. St. - Friedburg“.

IV.4.2.2.2. Elektromagnetische Felder, Beleuchtung und Beschattung

IV.4.2.2.2.1. Im Rahmen der Inbetriebsetzungen der neuen Elektrifizierung im Abschnitt Steindorf - Friedburg sind 24h-Mittelwert-Messungen an den nächsten untersuchten Wohngebäuden (z.B. ca. km 1,280 in Straßwalchen, Tulpenstraße 11, ca. km 1,740 in Straßwalchen, Johann-Groh-Straße und links der Bahn bei ca. km 2,760 in Straßwalchen, Haidach 11) und an den allgemein frei zugänglichen Bereichen der Bahnanlage (Bahnsteig in Friedburg) durchzuführen. Diese Messungen sind mit den Berechnungen im Fachbeitrag von der iC consulenten Ziviltechniker GesmbH vergleichend zu bewerten.

IV.4.2.2.3. Erschütterungen und Sekundärschall

IV.4.2.2.3.1. Kontrollmessungen: Nach Fertigstellung des Vorhabens sind die Immissionen (Fundament und Wohnbereich) möglichst in folgenden Objekten zu messen und ein Bericht darüber der Behörde vorzulegen: Straßwalchen: Johann-Groh-Straße 52c und Schöll: Bahnhofstraße 21.

Es wird ferner auf die empfohlenen Maßnahmen der Sachverständigen hingewiesen.

V. Abspruch über die erhobenen Einwendungen

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

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 oder der Umweltverträglichkeitserklärung selbst vorgesehene Maßnahmen entsprochen wird, als unbegründet

abgewiesen.

Zivilrechtliche Ansprüche werden

zurückgewiesen

und auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

Nicht verfahrensgegenständliche sowie verspätete Einwendungen werden

zurückgewiesen.

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

VI. Kosten

Vorschreibung von Kommissionsgebühren des Bundes

Für die am 9. und 10. Jänner 2020 durchgeführte Amtshandlung (öffentliche mündliche Verhandlung) hat die ÖBB-Infrastruktur AG für insgesamt 44 Halbstunden (eine Halbstunde zu € 13,80) für vier Vertreter des (seinerzeitigen) Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie

€ 607,20

an Kommissionsgebühren innerhalb von 14 Tagen ab Bescheidzustellung durch Einzahlung auf das Konto BIC BUNDATWW, IBAN AT970100000005040003 lautend auf Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, zu entrichten. Als Verwendungszweck ist die Zahl dieses Bescheides anzuführen.

VII. Rechtsgrundlagen

§§ 23b Abs. 1 Z.1, 24 Abs.1 und Abs. 4, 24f Abs. 1, Abs. 1a, Abs. 2, Abs. 3 sowie Abs. 5 und 24g Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 - UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 idgF.

jeweils unter Mitanziehung von:

§§ 2, 3 und 5 Hochleistungsstreckengesetzes - HIG, BGBl. Nr. 135/1989 idgF.

§§ 20, 31ff Eisenbahngesetzes 1957 - EisbG, BGBl. Nr. 60 idgF.

§ 94 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz - ASchG, BGBl. Nr. 450/1994 idgF.

§§ 9, 10, 21, 22, 32, 105, 111, 112 und 127 Abs. 1 lit. b iVm § 38 Abs. 1 Wasserrechtsgesetz 1959 - WRG, BGBl. Nr. 215/1959 idgF.

§§ 17 ff Forstgesetz 1975 - ForstG, BGBl. Nr. 440/1975 idgF.

§§ 59, 76, 77 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 - AVG, BGBl. Nr. 51/1991 idgF.
Bundes-Kommissionsgebührenverordnung 2007, BGBl. II Nr. 262/2007 idgF.

Begründung

I. Verfahrensgang

I.1. Antrag der Projektwerberin vom 17. Juni 2019

Mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 23. März 2018, GZ. BMVIT-820.390/0001-IV/IVVS4/2018, wurde der ÖBB-Infrastruktur AG die Genehmigung für das Vorhaben „Umbau und Gleiszulegung Steindorf b. St. - Neumarkt-Köstendorf“ (ÖBB-Strecken 101.02 und 261.01) erteilt.

Mit Schreiben vom 17. Juni 2019, ho. eingelangt am 3. Juli 2019, hat die ÖBB-Infrastruktur AG um die Durchführung eines Umweltverträglichkeitsprüfungs- und teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens gemäß den §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000 iVm § 3 Abs. 2 HIG, §§ 20 und 31 ff. EisbG, § 32 WRG, §§ 17 ff. ForstG (alle Gesetze in der geltenden Fassung) sowie alle sonst noch erforderlichen bundesrechtlichen Genehmigungen für das Vorhaben „ÖBB-Strecke 10102 Wien - Salzburg, km 287,201 - km 289,258, Umbau und Gleiszulegung Steindorf b. St. - Neumarkt-Köstendorf) und ÖBB-Strecke 26101 Steindorf b. St. - Braunau a. I., km 1,082 - km 5,660, Umbau und Elektrifizierung“ angesucht. Dem Antrag waren die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen (Trassengenehmigungs- und Rodungsunterlagen, Bauentwurf, Gutachten gemäß § 31a EisbG und Umweltverträglichkeitserklärung) angeschlossen.

Das gegenständliche Vorhaben sieht u.a. Änderungen des mit Bescheid vom 23.3.2018, zu GZ. BMVIT-820.390/0001-IV/IVVS4/2018, genehmigten Projekts vor:

- die Optimierung des Oberbaus (teilweiser Entfall von Bogenweichen);
- die Optimierung des Betriebsablaufes während der Bauzeit (u. a. zusätzliche Gleisverbindung) und
- Anpassungen zufolge der Blockverdichtung Steindorf - Salzburg.

Des Weiteren sieht das gegenständliche Projekt Ergänzungen zum mit Bescheid vom 23.3.2018, zu GZ. BMVIT-820.390/0001-IV/IVVS4/2018, genehmigten Vorhaben vor: u.a.

- Maßnahmen zur Attraktivierung des Öffentlichen Nahverkehrs Richtung Straßwalchen bzw. Braunau am Inn;
- ein personenverkehrsgerechter Umbau des Bahnhofes Friedburg (u.a. Errichtung einer Bike&Ride- und einer Park&Ride-Anlage) sowie
- die Einrichtung eines S-Bahntakts Salzburg - Friedburg und eines REX-Taktes Salzburg - Braunau bzw. Attnang-Puchheim.

Das gegenständliche Hochleistungsstreckenbauvorhaben stellt ein Vorhaben gem. § 23b Abs. 2 Z. 1 UVP-G 2000 dar und ist daher einer Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 zu unterziehen. § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 sieht vor, dass zum Zeitpunkt der Antragstellung der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (nunmehr Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie) die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen hat. Seitens der Antragstellerin wurde um die Genehmigung gem. §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000 angesucht. Gegenstand des Verfahrens ist somit die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren die Erteilung der Trassengenehmigung zur Sicherstellung des Trassenverlaufes gem. § 3 Abs. 2 HIG, die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §§ 31 ff. (insb.§ 31f) EisbG unter Mitwirkung von § 32 WRG sowie die Erteilung der forstrechtlichen Rodungsbewilligung nach den §§ 17 ff. ForstG.

Die Projektergänzungen und -änderungen werden von der ho. Behörde als Änderungen einer gemäß § 24f UVP-G 2000 erteilten Genehmigung (Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 23. März 2018, GZ. BMVIT-820.390/0001-IV/IVVS4/2018) gemäß § 24g leg. cit. beurteilt. Gemäß § 24 g leg. cit. sind Änderungen einer gemäß § 24f leg. cit. erteilten Genehmigung vor dem in § 24h Abs. 3 leg. cit. genannten Zeitpunkt unter Anwendung der Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f leg. cit. zulässig, wenn sie nach den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung dem § 24f Abs. 1 bis 5 leg. cit. nicht widersprechen und die von der Änderung betroffenen Beteiligten gemäß § 19 leg. cit. Gelegenheit hatten, ihre Interessen wahrzunehmen. Die ho. Behörde hat dabei die notwendige Ergänzung des Ermittlungsverfahrens vorzunehmen.

Es wurde insbesondere die Genehmigung folgender Vorhabensänderungen beantragt:

ÖBB-Strecke 101.02:

- Oberbauanlagen: km 287,174 - km 287,281; km 287,515 - km 287,828; km 289,816 - km 290,106;
- Unterbauanlagen: km 287,212 - km 287,387;
- Entwässerungsanlagen: km 289,278 - km 289,812;
- Lärmschutzanlagen: km 287,449 - km 287,472; km 288,423 - km 288,800; km 289,829 - km 290,070;
- Objekte im Bereich der Verkehrsstationen Steindorf und Neumarkt/Köstendorf.

ÖBB-Strecke 261.01:

- Bogenverbesserungen zwischen Straßwalchen West bis Friedburg (km 1,900 bis km 5,094) für Vmax 100 km/h;
- Umbau des Bf. Friedburg (Errichtung eines Mittelbahnsteigs, eines schienengleichen Zugangs, Errichtung bzw. Änderung von Gleisen, Anpassung der SFE-Einrichtungen, Elektrifizierung von Bahnhofsgleisen, ausgen. Gleis 722a, Abtragungen u.a.);
- Errichtung einer Oberleitungsanlage vom Bf. Steindorf bis Bf. Friedburg;
- Errichtung einer P&R-Anlage im Bf. Friedburg;
- Neuerrichtung des Tragwerks Hainbachbrücke;
- Gleisneulagen, Unterbauerneuerungen;
- Erneuerung von Entwässerungsanlagen.

I.2. Sachverständige und Koordination gemäß § 24c Abs. 1 UVP-G 2000

Seitens des (damaligen) Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie wurde für das gegenständliche Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren die folgende Liste mit den erforderlichen Fachgebieten und den dafür ausgewählten Sachverständigen erstellt:

Name des Sachverständigen	Fachgebiet
Freiland ZT GmbH Dipl. Ing. Oliver Rathschüler Dipl. Ing. ⁱⁿ Annina Hesse	Externe UVP-Koordination Ökologie, Landschafts- und Ortsbild, Sachgüter und Raumplanung
Dipl.-Ing. Dr. Hans Wehr	Eisenbahnwesen -betriebliche Belange
Dipl.-Ing Markus Mayr	Eisenbahnwesen -technische Belange
Dipl.-Ing. Peter Flicker	Wasserbautechnik und Oberflächenwässer
Univ. Prof. Dr. Christian Kirisits	Lärm

Univ. Prof. Dr. Peter Steinhauser	Erschütterungen und Sekundärschall
Univ. Prof. Dr. Erich Mursch-Radlgruber	Luft und Klima
Dr. Peter Höglinger, ASV (Bundesdenkmalamt)	Denkmalschutz
Dr. Michael Jungwirth	Humanmedizin
Ing. Wilhelm Lampel, ASV (BMVIT, nunmehr BMK)	Elektromagnetische Felder, Licht und Beschattung
Dr. Rainer Braunstingl, ASV (Amt. der Salzburger Landesregierung)	Geologie, Hydrogeologie
Dipl. -Ing. Thomas Forsthuber	Boden, Grundwasserchemie und Abfall
Dipl. -Ing. Martin Kühnert	Forstwesen, Wald-und Wildökologie
Dipl. -Ing. Anton Jäger	Agrarwesen, Boden und Fläche

Bei der Auswahl der Sachverständigen waren neben der fachlichen Qualifikation auch die durch das UVP-G 2000 gestellten Anforderungen (Teamfähigkeit und Bereitschaft zur Zusammenarbeit mit dem Ergebnis der Erstellung eines Gesamtgutachtens) und die im Sinne einer Verfahrensökonomie, Verfahrenskontinuität bzw.-Verfahrenskoordination zu sehende Gutachtertätigkeit in dem bereits abgehandelten Genehmigungsverfahren von 2018 und dem nachfolgenden Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 zu beachten.

Mit Ausnahme der Amtssachverständigen wurden die genannten Sachverständigen jeweils mit rechtskräftigem Bescheid vom 17. Juli 2019, GZ. BMVIT-820.390/0001-IV/IVVS4/2019, des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie (nunmehr der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie) gem. § 24c Abs. 1 und 2 UVP-G 2000 iVm § 52 Abs. 2 AVG als nichtamtliche Sachverständige bestellt. Die Sachverständigen für Elektromagnetische Felder, Licht und Beschattung, Denkmalschutz sowie Geologie und Hydrogeologie wurden als Amtssachverständige gemäß § 52 Abs. 1 AVG beigezogen.

Im Sinne der Rechtsprechung des VwGH (vgl. z.B. VwGH 12.5.1992, 91/08/0139) wurde seitens der Behörde bereits vor der Bestellung jedes einzelnen Sachverständigen gem. § 53 iVm § 7 AVG geprüft, ob Befangenheitsgründe bzw. Ausschließungsgründe vorliegen, wobei insbesondere der Schwerpunkt auf sonstige Gründe, die die Unbefangenheit des Sachverständigen in Zweifel ziehen, gelegt wurde. Im Zuge der Prüfung konnte festgestellt werden, dass bei keinem Sachverständigen Befangenheitsgründe vorlagen. Gemäß § 52 Abs. 4 AVG wurden die beigezogenen nichtamtlichen Sachverständigen beeidet, wenn sie nicht schon für die Erstattung von Gutachten der geforderten Art im Allgemeinen beeidet waren.

Von der Behörde wurde auch eine externe UVP-Koordination, nämlich die freiland ZT GmbH (Dipl. Ing. Oliver Rathschüler und Dipl. Ing.ⁱⁿ Annina Hesse) zur Unterstützung der Behörde bestellt sowie der Koordination der Erstellung einer ergänzten zusammenfassenden Bewertung gem. § 24d UVP-G 2000 und eines forsttechnischen Gutachtens beauftragt.

Die Sachverständigen hatten unter der Anleitung der Koordination vorerst aus fachlicher Sicht vorrangig die Prüfung der Antragsunterlagen auf Vollständigkeit und Plausibilität gem. § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 iVm § 13 Abs. 3 AVG durchzuführen.

I.3. Koordinierung mit den mitwirkenden und den sonstigen für die Erteilung der Genehmigung zuständigen Behörden

Bereits im Zuge der Verfahrenseinleitung gem. § 24a Abs. 3 bis 5 UVP-G 2000 wurden die mitwirkenden Behörden und die sonstigen für die Erteilung der Genehmigung zuständigen Stellen, insb. die Standortgemeinden, die Salzburger und Oberösterreichische Umweltschutz sowie das Verkehrsarbeitsinspektorat, mit Schreiben vom 17. Juli 2019, GZ. BMVIT-820.390/0001-IV/IVVS4/2019, von der Einleitung des Verfahrens informiert und diesen die im Verfahren vorgesehenen Sachverständigen mitgeteilt. Den Behörden wurde eine Stellungnahmefrist binnen vier Wochen ab Zustellung hinsichtlich der erforderlichen Fachbereiche und den jeweils bestellten Fachgutachtern eingeräumt.

Unter einem, wurde den mitwirkenden Behörden iSd § 24a Abs. 3 UVP-G 2000 gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 der Genehmigungsantrag, die sie betreffenden Genehmigungsunterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung auf einem USB-Stick zur Stellungnahme übermittelt. Ebenso wurde gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000 dem Umweltschutz und den Standortgemeinden der Antrag und die Umweltverträglichkeitserklärung auf einem USB-Stick übermittelt.

Die eben genannte Liste der Sachverständigen und der mit den mitwirkenden Behörden abgestimmte Zeitplan wurden gemeinsam mit dem Genehmigungsantrag samt Ergänzungsantrag und den ergänzten Antragsunterlagen auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (nunmehr Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie) veröffentlicht.

I.4. Kundmachung und öffentliche Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen

Gemäß § 9 UVP-G 2000 und unter Mitwirkung der Bestimmungen für Großverfahren der §§ 44a ff. AVG wurde die öffentliche Auflage des verfahrenseinleitenden Antrages vom 17. Juni 2019 sowie der Antragsunterlagen durch Edikt vom 10. September 2019, GZ. BMVIT-820.390/0003/IV/IVVS4/2019 kundgemacht.

In diesem Edikt wurde neben dem Aufliegen des Antrags, der ergänzenden Umweltverträglichkeitserklärung samt Projektunterlagen und der Trassengenehmigungsunterlagen bei der UVP-Behörde und den Standortgemeinden Neumarkt am Wallersee, Straßwalchen, Köstendorf und Lengau die Möglichkeit der Einsichtnahme und der Einbringung schriftlicher Einwendungen gegen dieses Vorhaben kundgemacht.

Im Zeitraum von Dienstag, den 17. September 2019 bis einschließlich Freitag, den 31. Oktober 2019 erfolgte in den Gemeindeämtern der Standortgemeinden sowie im (damaligen) Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als UVP-Behörde gem. § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 die Auflage des verfahrenseinleitenden Antrages sowie der Projektunterlagen zur öffentlichen Einsicht gemäß § 24 Abs. 8 iVm § 9 UVP-G 2000 und § 4 Abs. 1 HIG. Innerhalb der genannten Auflage- und zugleich Einwendungsfrist gem. § 44a Abs. 2 Z. 2 iVm § 44b AVG konnte jedermann zum Vorhaben und zur Umweltverträglichkeitserklärung eine schriftliche Stellungnahme abgeben und Parteien, darunter insbesondere Nachbarn im Sinne des § 19 Abs. 1 UVP-G 2000, konnten schriftlich Einwendungen erheben.

Des Weiteren sind bereits in diesem Edikt die wesentlichen Rechtsbelehrungen erfolgt, wonach Beteiligte, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erheben, insofern ihre Parteistellung verlieren. Ebenso wurde auf die Möglichkeit der Entstehung von Bürgerinitiativen und deren Teilnahme am Verfahren als Beteiligte hingewiesen und, dass alle weiteren Kundmachungen und Zustellungen in diesem Verfahren durch Edikt vorgenommen werden können.

Sämtliche mit dem Anschlag- und Abnahmevermerk versehenen Edikte der Verfahrenseinleitung im Zeitraum vom 17. September 2019 bis 31. Oktober 2019 wurden an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie retourniert. Nach Retournierung der mit Anschlag- und Abnahmevermerk versehenen Aushangexemplaren des Edikts kann festgehalten werden, dass die Kundmachung an der Amtstafel der Stadtgemeinde Neumarkt am Wallersee in der Zeit vom 13.9.2019 - 31.10.2019, an der Amtstafel der Marktgemeinde Straßwalchen in der Zeit vom 16.9.2019 - 2.11.2019, an der Amtstafel der Gemeinde Köstendorf in der Zeit vom 13.9.2019 - 4.11.2019 und an der Amtstafel der Gemeinde Lengau in der Zeit vom 16.9.2019 - 31.10.2019 in ortüblicher Weise angeschlagen war.

I.5. Stellungnahmen und Einwendungen im Zuge der öffentlichen Auflage

Im Rahmen der Einleitung des Verfahrens und der Auflage der Projektunterlagen zur öffentlichen Einsicht gem. § 24 Abs. 8 iVm § 9 UVP-G 2000 und § 4 Abs. 2 HIG sind vom 17. September 2019 bis einschließlich 31. Oktober 2019 bei der UVP-Behörde folgende Stellungnahmen bzw. Einwendungen eingelangt:

A. Stellungnahmen der mitwirkenden Behörden und sonstigen Formalparteien gem. § 24a Abs. 3 und 5 UVP-G 2000

Die Unterlagen wurden den mitwirkenden Behörden sowie den sonstigen Formalparteien und Amtsstellen, die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zu beteiligen sind, bereits vor der öffentlichen Auflage übermittelt.

Folgende Stellungnahmen sind beim (damaligen) Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie eingegangen:

1. Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz, Verkehrsarbeitsinspektorat, Stubenring 1, 1010 Wien vom 12.9.2019
2. Landeshauptmann von Oberösterreich, wasserwirtschaftliches Planungsorgan, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz vom 12.8.2019;
3. Landeshauptmann von Salzburg, für Nebenbahnen zuständige Eisenbahnbehörde, Michael-Pacher-Straße 36, 5010 Salzburg vom 20.8.2019;
4. Landeshauptmann von Salzburg, Wasserwirtschaftliches Planungsorgan, Michael-Pacher-Straße 36, 5010 Salzburg vom 23.9.19.

B. Stellungnahmen von Umweltschutz und Standortgemeinden gem. § 24a Abs. 4 UVP-G 2000:

Mit Schreiben vom 17. Juli 2019, GZ. BMVIT-820.390/0001-IV/IVVS4/2019, wurden bereits im Zuge der Verfahrenseinleitung gem. § 24a Abs. 4 UVP-G 2000 die Standortgemeinden von der Einleitung des Verfahrens informiert und der Genehmigungsantrag und die Umweltverträglichkeitserklärung unverzüglich übermittelt. Gleichzeitig wurde gem. § 24a Abs. 4 UVP-G 2000 die Salzburger und Oberösterreichische Umweltschutzgemeinschaft unverzüglich die ergänzende Umweltverträglichkeitserklärung übermittelt und dieser die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt. Bis zum Ende der Auflagefrist ist folgende Stellungnahme eingegangen:

1. Landesumweltschutzgemeinschaft Salzburg, Membergerstraße 42, 5020 Salzburg vom 14.8.2019 und vom 29.10.2019
2. Oberösterreichische Umweltschutzgemeinschaft, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz vom 1.8.2019 und vom 30.10.2019
3. Gemeinde Lengau, Salzburger Straße 9, 5211 Friedburg vom 18.7.2019.

C. Stellungnahmen des Landes und der gesetzlichen Interessensvertretungen gem. § 4 Abs. 1 HIG 1989:

Im Zuge dieses Verfahrens wurde u. a. um Erteilung der Trassengenehmigung gem. § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 iVm. § 3 Abs. 2 HIG für die Sicherstellung des Trassenverlaufes des im Betreff genannten Bauvorhabens angesucht. Den gesetzlichen Interessensvertretungen, den Ländern Salzburg und Oberösterreich sowie den Standortgemeinden wurde die Möglichkeit zur Stellungnahme im Zuge der öffentlichen Auflage des Antrages eingeräumt. Während der Auflagefrist ist folgende Stellungnahme eingelangt:

1. Arbeiterkammer Salzburg, Markus-Sittikus-Straße 10, 5020 Salzburg vom 8.7.2019;
2. Wirtschaftskammer Oberösterreich, Standortanwalt, Hessenplatz 3, 4020 Linz vom 30.10.2019.

Die Wirtschaftskammer Oberösterreich gab diese Stellungnahme in ihrer Funktion als Standortanwalt ab. Dieser hat gemäß § 19 Abs. 1 Z. 8 iVm Abs. 12 UVP-G 2000 in Genehmigungsverfahren Parteistellung und ist berechtigt, die Einhaltung von Vorschriften über öffentliche Interessen, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, geltend zu machen und zur Einhaltung dieser Vorschriften Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht sowie Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben.

Des Weiteren ist ihm u.a. gem. § 24e Abs. 1 UVP-G 2000 die ergänzende zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen unverzüglich zu übermitteln. Dementsprechend wurde dem Standortanwalt und allen mitwirkenden Behörden mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 10. Dezember 2019, GZ. BMVIT-820.390/0007-IV/IVVS4/2019, die zusammenfassende Bewertung samt dem Edikt der Kundmachung der öffentlichen Auflage übermittelt.

D. Stellungnahmen gem. § 24 Abs. 8 UVP-G 2000 iVm. § 44a und b AVG:

Mit Edikt des (damaligen) Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 10. September 2019, GZ. BMVIT-820.390/0003/IV/IVVS4/2019, wurde der verfahrenseinleitende Antrag gem. § 24 Abs. 8 UVP-G 2000 iVm. § 9 leg. cit. kundgemacht und jedermann die Möglichkeit eingeräumt, bei der Behörde und den Standortgemeinden Neumarkt am Wallersee, Straßwalchen, Köstendorf und Lengau von Dienstag, den 17. September 2019 bis einschließlich Freitag, den 31. Oktober 2019 in die Projektunterlagen, insb. die ergänzende Umweltverträglichkeitserklärung, Einsicht zu nehmen. Während dieses Zeitraumes konnte gem. § 9 Abs. 1 leg. cit. jedermann zum Verfahren und der Umweltverträglichkeitserklärung eine schriftliche Stellungnahme abgeben. Unter einem wurde unter Anwendung der Großverfahrensbestimmungen der §§ 44a ff. AVG den Parteien und Beteiligten gem. § 44a Abs. 2 Z. 2 leg. cit. die Möglichkeit zur Erhebung schriftlicher Einwendungen gegeben. Gemäß § 44b Abs. 1 AVG verlieren Parteien, sofern der Antrag durch Edikt kundgemacht wird, ihre Stellung als Partei, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftliche Einwendungen erheben. Von dem Recht zur Stellungnahme haben innerhalb offener Frist folgende Personen Gebrauch gemacht:

1. Ing. Alfred Wolff, Bahnweg 3, 5211 Lengau vom 29.10.2019;
2. Harald Schober, Bahnweg 4, 5211 Lengau vom 30.10.2019;
3. Karin Thür, Bahnhofstraße 21, 5211 Lengau vom 29.10.19;
4. Josef Schober, Bahnweg 6, 5211 Lengau vom 30.10.2019.

Am Verfahren wurde weder eine Bürgerinitiative gem. § 19 Abs. 1 Z. 6 UVP-G 2000 begründet, noch wurden von einer anerkannten Umweltorganisation gem. § 19 Abs. 1 Z. 7 UVP-G 2000 innerhalb der Einwendungsfrist schriftliche Stellungnahmen vorgelegt.

I.6. Ergänzende Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 Erstellung der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung gem. § 24d UVP-G 2000

Im Zuge der Erstellung ergänzenden zusammenfassenden Bewertung hat sich Bedarf an ergänzenden Auskünften und Nachforderungen ergeben. Unter Bezugnahme auf die Mitwirkungsverpflichtung gem. §§ 24d iVm 24c Abs. 6 UVP-G 2000, der Behörde und den Sachverständigen alle für die Erstellung des Gutachtens erforderlichen Auskünfte zu erteilen wurde die Projektwerberin mit Schreiben vom 12.9.2019, GZ. BMVIT-820.390/0004-IV/IVVS4/2019, aufgefordert, neben Verbesserungsforderungen, folgende Fragen zu beantworten:

- Sind die ca. 100 Stellplätzen der P&R-Anlage und die 50 Stellplätze der B&R-Anlage nur eine Anzahl, die platzmäßig einfach untergebracht wurden oder doch wurden diese als Bedarf ermittelt worden (wenn ja: wie?). Ist im Falle einer positiven Annahme der P&R-Anlage durch die Pendler eine künftige Erweiterungsmöglichkeit gegeben?
- Was ist unter „konsequenter Durchbindung“ der Nahverkehrszüge zwischen Salzburg und Braunau zu verstehen (alle Züge oder nur einzelne)?
- Im 31a Gutachten wird unter Punkt B.4.3.15 ein Löschwasserbrunnen bei km 4,034 (Bereich Bahnhof Friedburg) angeführt mit einem Nutzinhalt von 100 m³. Ist damit eventuell ein Löschwasserbecken gemeint und steht diese Angabe in einem Zusammenhang mit dem geplanten neuen Brunnen im Bereich Bahnhof Friedburg?

Die dazu ergangenen Auskünfte der der Projektwerberin vom 15. Oktober 2019 wurden in der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung vom 9. Dezember 2019 wiedergeben.

Am 10. Dezember 2019 wurde der Behörde von der Koordination die nunmehr fertiggestellte und von allen Sachverständigen unterfertigt ergänzende zusammenfassende Bewertung gem. § 24d UVP-G 2000 übermittelt. Diese baut auf den im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung und im Verfahren erstellten, vorgelegten oder sonstigen zum selben Vorhaben oder zum Standort der Behörde vorliegenden Gutachten und Unterlagen sowie den eingelangten Stellungnahmen und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f leg cit auf.

I.7. Stellungnahmen und Anträge nach der Auflagefrist

Mit weiterem Edikt vom 10. Dezember 2019, GZ. BMVIT-820.390/0007-IV/IVVS4/2019, wurde am 17. Dezember 2019 die öffentliche Auflage der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung gem. § 24e Abs. 2 UVP-G 2000 von Dienstag, 17. Dezember 2019 bis einschließlich Mittwoch, 8. Jänner 2020 bei der UVP-Behörde und den Standortgemeinden kundgemacht und dieses somit dem Parteiengehör zugeführt.

Die Veröffentlichung der beiden vorgenannten Edikte erfolgte jeweils im redaktionellen Teil der „Oberösterreichischen Nachrichten“, der Salzburger Nachrichten, sowie der Salzburger und Oberösterreich Ausgabe der „Kronen Zeitung“ und im Internet auf der Homepage des (damaligen) Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (www.bmvit.gv.at/themen/eisenbahn/verfahren/wiensalzburg/steindorf_neumarkt.html).

Nach Abschluss der öffentlichen Auflage bzw. nach Ende der Einwendungsfrist bis zur mündlichen Verhandlung sind noch folgende schriftliche Stellungnahmen bei der Behörde eingelangt:

- Alois Buchner, Rabenschwand 19, Sprecher des Personenkomitees für neue Verkehrslösungen Salzburg, 4894 Oberhofen vom 19.12.2019;
- Ergänzende Stellungnahme der Landesumweltanwaltschaft Salzburg, Membergerstraße 42, 5020 Salzburg vom 8.1.2020.

Diese Schriftstücke wurden in die, einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides bildende, Verhandlungsschrift aufgenommen. Da auf diese bei der Erstellung der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen nicht mehr eingegangen wurde,

wurden sie den Sachverständigen für eine allfällige fachliche Behandlung sowie der Projektwerberin zur Stellungnahme per E-Mail übermittelt.

Die mit Anschlag- und Abnahmevermerk versehenen Kundmachungen des Edikts vom 10. Dezember 2019 wurden von der Stadtgemeinde Neumarkt am Wallersee in der Zeit von 17.12.19 bis 8.1.20, von der Marktgemeinde Straßwalchen von 17.12.19 bis 9.1.20, von der Gemeinde Köstendorf von 16.12.19 bis 9.1.20 und von der Gemeinde Lengau von 12.12.19 bis 10.1.20 in ortsüblicher Weise angeschlagen und am 9. bzw. 10. Jänner 2020 retourniert.

Somit wurde festgestellt, dass alle Behörden, Parteien und Beteiligten zu der am 9. und 10. Jänner stattgefundenen mündlichen UVP-Verhandlung gem. §§ 24 Abs. 7 iVm § 16 UVP-G 2000 rechtzeitig und ordnungsgemäß geladen wurden.

I.8. öffentliche mündliche Verhandlung

Unter einem erfolgte mit dem oben genannten Edikt vom 10. Dezember 2019, die Kundmachung der Anberaumung der öffentlichen und mündlichen Verhandlung für den 9. und 10. Jänner 2020.

Unter Beachtung des § 43 AVG wurde die Verhandlung durchgeführt und den anwesenden Parteien das Recht auf Gehör gewährt sowie den anderen Beteiligten Gelegenheit geboten, bei der Feststellung des Sachverhalts mitzuwirken.

Im Zuge der Rechtsbelehrungen zu Beginn der Verhandlung erteilte der Verhandlungsleiter die Verfahrensordnung, dass sämtliche mündlich vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen, bei Bedarf unter Hilfenahme der anwesenden Vertreterin und Vertreter der Behörde zu Protokoll zu diktieren und zu unterfertigen sind. Nur mündlich im Zuge der Diskussion vorgebrachte und nicht protokollierte Stellungnahmen und Einwendungen würden im weiteren Verfahren nicht berücksichtigt werden.

Dementsprechend trugen jene Verhandlungsteilnehmer und Verhandlungsteilnehmerinnen, die sich in die vor Beginn der Verhandlung aufgelegte Rednerliste eingetragen hatten, ihre Anliegen, Fragen, Einwendungen bzw. Anträge vor. Die Sachverständigen bzw. die Projektwerberin beantworteten die an sie gerichteten Fragen vorerst mündlich und gaben sie im Anschluss daran schriftlich zu Protokoll.

Bei der Abfassung des Protokolls hielt sich die Behörde an die Bestimmungen der §§ 14 und 44e Abs. 3 AVG. Die Niederschrift wurde elektronisch erstellt. Die Wiedergabe des Inhalts der Niederschrift erfolgte in der Weise, dass Ausdrücke der erstellten Niederschrift der Projektwerberin zur Verfügung gestellt wurden und den anwesenden Personen sofern diese sich nicht nur zu Wort gemeldet haben, je ein Ausdruck ihrer Stellungnahme(n) aus der Niederschrift persönlich übergeben wurde.

Diese Vorgehensweise, Wortmeldungen nicht wörtlich und unmittelbar mit zu protokollieren, wurde aus verfahrensökonomischen Gründen gewählt und entspricht der gängigen Praxis in Großverfahren.

Nach § 44e Abs. 3 AVG ist die Verhandlungsschrift spätestens eine Woche nach Schluss der mündlichen Verhandlung bei der Behörde und bei den Gemeinden während der Amtsstunden mindestens drei Wochen zur öffentliche Einsicht aufzulegen.

Die Veröffentlichung der beiden vorgenannten Edikte erfolgte jeweils im redaktionellen Teil der „Oberösterreichischen Nachrichten“, der Salzburger Nachrichten, sowie der Salzburger und Oberösterreich Ausgabe der „Kronen Zeitung“ und im Internet auf der Homepage des (damaligen) Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (www.bmvit.gv.at/themen/eisenbahn/verfahren/wiensalzburg/steindorf_neumarkt.html).

I.9. Auflage der Verhandlungsschrift

Die Verhandlung endete am 10. Jänner 2020. Dementsprechend wurde den Standortgemeinden die Verhandlungsschrift am 17. Jänner 2020 vorab per E-Mail und anschließend schriftlich mit dem Ersuchen vom 16. Jänner 2020, GZ. BMVIT-820.390/0008-IV/IVVS4/2019, das gegenständliche Begleitschreiben ortsüblich kundzumachen bzw. (zumindest) für mindestens drei Wochen an der Amtstafel anzuschlagen und die beiliegende Verhandlungsschrift für mindestens drei Wochen öffentlich aufzulegen.

Bei der Auflagefrist von drei Wochen handelt es sich um eine Mindestfrist. Im Hinblick auf den Umfang der Verhandlungsschrift hielt die Behörde diese Frist für ausreichend. Alle Dokumente sind bis zur verfahrensbeendenden Erledigung auch im Internet unter dem Link www.bmk.gv.at/themen/eisenbahn/verfahren/wiensalzburg/steindorf_neumarkt.html auf der Homepage des nunmehrigen Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie abrufbar.

Die Standortgemeinden bestätigten durch Retournerung der Anschlag- und Abnahmevermerke gegenüber der UVP-Behörde die ordnungsgemäße Kundmachung und Auflage der Verhandlungsschrift, sodass in Entsprechung der Vorgaben (spätestens eine Woche nach Schluss der Verhandlung) die Verhandlungsschrift aufgelegt war.

II. Rechtliche Erwägungen zum Verfahrensgang

II.1. Zuständigkeit

Die dem Vorhaben zugrundeliegende Eisenbahnstrecke Nr. 101.02 Wien - Salzburg wurde im Abschnitt Attnang-Puchheim bis Staatsgrenze bei Salzburg mit Verordnung der Bundesregierung vom 19. Dezember 1989, BGBl 1989/675 idGF. (2. Hochleistungsstreckenverordnung) gem. § 1 Abs. 1 HIG 1989 zur Hochleistungsstrecke erklärt.

Mit der Erklärung zur Hochleistungsstrecke wird die Anwendbarkeit des HIG auf die betreffende Eisenbahnstrecke bewirkt (Zeleny, Eisenbahnplanungs- und -baurecht, 1994, 115). Die Verordnung zur Erklärung der Hochleistungsstrecke bildet mithin lediglich die Rechtsgrundlage für weitere, auf das HIG gestützte und auf Hochleistungsstrecken im Sinne des HIG bezogene Rechtsakte (VfGH v. 5.12.1995, B274/95; B286/95).

Es handelt sich bei der gegenständlichen Eisenbahnstrecke Wien - Salzburg demnach um eine Hochleistungsstrecke. Vorhaben an Hochleistungsstrecken fallen bei Vorliegen der UVP-Pflicht gem. § 23b UVP-G 2000 unter den 3. Abschnitt des UVP-G 2000.

Gem. § 23b Abs. 2 Z. 1 leg. cit. ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren durchzuführen, wenn die Änderung von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken durch Änderung der Trasse oder Zulegung eines Gleises, jeweils auf einer durchgehenden Länge von weniger als 10 km, beantragt wird. Im vorliegenden Fall wurde u.a. um Genehmigung von Änderungen der gegenständlichen Hochleistungsstrecke in km 287,201 bis km 289,258 angesucht.

Projektziel des Vorhabens „Umbau Steindorf bei Straßwalchen - Neumarkt-Köstendorf“ Strecke Nr. 101.02 (km 287,201 - km 289,258) und „Elektrifizierung Steindorf bei Straßwalchen - Friedburg“ sind einerseits Umbauarbeiten und Gleiszulegungen im Bahnhof Steindorf b. St. und andererseits die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Nr. 261.01 vom Bahnhof Steindorf b. St. bis zum Bahnhof Friedburg (km 1,082 - km 5,660).

Dadurch soll es einerseits zu Optimierungen, etwa durch den Entfall von Bogenweichen, kommen sowie zu einer Blockverdichtung zwischen Steindorf b. St und Salzburg und andererseits zu einer Attraktivierung des Salzburger Nahverkehrs Richtung Straßwalchen und Braunau

a. I., weiters zu einem personenverkehrsgerechten Umbau des Bahnhofs in Friedburg sowie zur Errichtung eines S-Bahntaktverkehrs zwischen Salzburg und Friedburg bzw. Braunau a. I. und Attnang-Puchheim.

Das gegenständliche Projekt befindet sich auf den Eisenbahnstrecken 101 und 261 und ist somit hinsichtlich der Strecke Wien - Salzburg Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems gem. Anhang I Nummer 1.1 der Richtlinie 2008/57/EG und unterliegt daher hinsichtlich dieser Strecke den damit verbundenen Bedingungen und notwendigen Eigenschaften für Hochleistungsstrecken, welche in der Richtlinie 2008/57/EG der Europäischen Union und der damit verbundenen TSI (Technische Spezifikation für Interoperabilität) enthalten bzw. definiert sind.

Die gegenständliche Strecke Wien - Salzburg ist Teil der vorrangigen TEN-Hauptachse Nr. 17 (Eisenbahnachse Paris - Straßburg - Stuttgart - Wien - Bratislava) und weiters Teil des gem. Verordnung Nr. 1315/2013/EU vom 11. Dezember 2013 des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU.

Darüber hinaus ist die Strecke Wien-Salzburg auch Bestandteil des Europäischen Übereinkommens über die Hauptlinien des Internationalen Eisenbahnverkehrs (AGC), BGBl. III Nr. 147/2002 und in dem im BGBl integrierten „Verzeichnis der Eisenbahnlinien“ als Strecke E50 und E55 angeführt. Die gegenständliche Eisenbahnstrecke stellt somit unzweifelhaft eine Fernverkehrsstrecke dar.

Das gegenständliche Vorhaben sieht auch Baumaßnahmen an der ÖBB-Strecke 261.01 Steindorf b. St. - Braunau a. I., km 1,082 bis km 5,660, vor. Diese Strecke stellt keine Fernverkehrsstrecke und auch keine Hauptbahn dar, sondern ist eine Nebenbahn.

Hinsichtlich der Zuständigkeit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie für diesen Teil des Vorhabens ist auf die Zuständigkeitsbestimmung des § 12 Abs. 3 Z. 6 EisbG zu verweisen, wonach für die die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung, über Anträge nach § 31g EisbG und über Anträge auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung, jeweils für Eisenbahnanlagen oder nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen, die über den Betrieb von oder den Verkehr auf einer Hauptbahn hinaus auch dem Betrieb von oder dem Verkehr auf einer Nebenbahn, einer Straßenbahn oder einer nicht-öffentlichen Eisenbahn dienen, der Bundesminister für Verkehr (aktuell die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie) zuständig ist.

Es liegt auch unzweifelhaft ein Vorhaben im Sinne des erweiterten Vorhabensbegriff des § 2 Abs. 2 UVP-G vor. Demnach ist ein Vorhaben die Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen. Ein Vorhaben kann eine oder mehrere Anlagen oder Eingriffe umfassen, wenn diese in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen.

II.2. Großverfahren gemäß § 44a ff. AVG und Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages vom 17. Juni 2019

Das gegenständliche Verwaltungsverfahren wurde - wie bereits das Grundverfahren - von der Behörde als Großverfahren im Sinne der §§ 44a ff. AVG eingeleitet.

§ 44a Abs. 1 AVG sieht als Voraussetzung für die Anwendung der Großverfahrensbestimmungen vor, dass an der Verwaltungssache voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen be-

teiligt sind. Nach dem Erkenntnis des VwGH v. 11.10.2007, 2006/04/0250, bedeutet die Wortfolge in § 44a Abs. 1 AVG „voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt“, dass die Behörde eine Prognoseentscheidung zu treffen hat, wobei sich die Rechtmäßigkeit dieser Entscheidung nach den Verhältnissen vor Durchführung des Ermittlungsverfahrens richtet. Nach den Materialien (AB 1167 Blg. NR 20. GP, 32; vgl. dazu auch Hengstschläger/Leeb, AVG [2005] § 44a Rz. 4 und Grabenwarter, Großverfahren nach dem AVG, ZfV 2000/1741a, 721 ff.) muss sich die „getroffene Prognoseentscheidung [...] auf konkrete Tatsachen oder Erfahrungssätze stützen“.

Im konkreten Fall stützte sich die nach § 44a Abs. 1 AVG zu treffende Prognoseentscheidung, dass an diesem Verwaltungsverfahren voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind, auf den Umstand, dass der gegenständliche Umbau samt Gleiszulegung und Elektrifizierung ein ca. 2 km (Strecke 101.02) bzw. 5 km (Strecke 261.01) langes Eisenbahnvorhaben darstellt, durch welches eine Vielzahl von Nachbarn betroffen sein können bzw. konkret betroffen sind sowie auf die Antragsunterlagen.

Erfahrungsgemäß und unzweifelhaft ist dabei nach den bisherigen von der ho. Behörde geführten UVP-Verfahren zu Fernverkehrsstrecken gemäß § 3 HIG in Verbindung mit dem UVP-G 2000 mit mehr als 100 Beteiligten zu rechnen. Schon im Grundverfahren wurde unzweifelhaft festgestellt, dass nach den bisherigen von der ho. Behörde geführten UVP-Verfahren erwartungsgemäß mit mehr als 100 Beteiligten zu rechnen ist (vgl. dazu Bescheid vom 23.3.2018, GZ. BMVIT-820-390/0001-IV/IVVS4/2018, S. 33).

Aus den Antragsunterlagen ergibt sich, dass im Projektgebiet alleine an der ÖBB-Strecke 261.01 mindestens 56 Personen durch Grundbedarf vom Vorhaben betroffen sind (vgl. Verzeichnis betroffener Dritter, EZ. B070201, Plannummer 30-SF40-55-70201-F01, Stand Juli 2019), wobei davon auszugehen ist, dass ein Wohnobjekt in der Regel von mehr als einer Person bewohnt wird. Weiters ist mit einer Betroffenheit Dritter, v.a. von Nachbarn, z.B. durch Lärmimmissionen zu rechnen (vgl. Maßnahmen, Seite 76 ff., UVE, EZ. D 01 01, Plannummer 30-SF60-00-00101-F00). Somit ist auch unter der Berücksichtigung sonstiger allfälliger Immissionseinwirkungen zweifellos von mehr als 100 Beteiligten im gegenständlichen Verwaltungsverfahren auszugehen.

Die Kundmachung des Antrages durch Edikt hat zur Folge, dass Personen ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig - innerhalb der Einwendungsfrist - bei der Behörde schriftlich Einwendung erheben (§ 44b AVG).

Sollten Einwendungen und Gründe erst in einer allfällig nachfolgenden Beschwerde beim BVwG erstmals vorgebracht, so sind diese gemäß § 40 Abs. 1 UVP-G 2000 nur zulässig, wenn in der Beschwerde begründet wird, warum sie nicht bereits während der Einwendungsfrist im Verwaltungsverfahren geltend gemacht werden konnten und der Beschwerdeführer oder die Beschwerdeführerin glaubhaft macht, dass ihn oder sie am Unterbleiben der Geltendmachung während der Einwendungsfrist kein Verschulden oder nur ein milderer Grad des Versehens trifft. Wenn dies bei sämtlichen Beschwerdegründen nicht glaubhaft gemacht werden kann, ist die Beschwerde als unzulässig zurückzuweisen, wenn jedoch nur teilweise Gründe betroffen sind, ist die Beschwerde in diesen Punkten nicht zu behandeln.

Nach § 44d Abs. 1 AVG kann eine mündliche Verhandlung gem. § 44a Abs. 3 AVG durch Edikt anberaumt werden, wenn der Antrag gem. § 44a Abs. 1 AVG kundgemacht worden ist oder gleichzeitig kundgemacht wird. Im Hinblick auf die große Zahl an Beteiligten wurde das Verfahren nach den Bestimmungen des Großverfahrens fortgesetzt und die mündliche Verhandlung gemäß § 44a Abs. 3 AVG ebenfalls durch Edikt kundgemacht.

Gemäß § 44f Abs. 1 AVG kann die Behörde Schriftstücke durch Edikt zustellen mit der Wirkung, dass mit Ablauf von zwei Wochen nach dieser Verlautbarung das Schriftstück als zugeestellt gilt. Die Behörde macht daher von dieser Bestimmung Gebrauch, um den Bescheid zuzustellen bzw. um die Auflage des abschließenden Bescheids gemäß § 24f Abs. 13 UVP-G 2000 und § 3 HIG kundzumachen.

II.3. Beiziehung von Sachverständigen

Die Festlegung der Fachbereiche, für die ein Gutachter zu bestellen ist und die Auswahl der Sachverständigen und der externen UVP-Koordination erfolgten durch die Behörde, welche die fachliche Qualifikation der ausgewählten Personen überprüfte. Gemäß § 3b Abs. 1 UVP-G 2000 ist die Beiziehung von nichtamtlichen Sachverständigen (als Prüfgutachter oder UVP-Koordinator) auch ohne das Vorliegen der Voraussetzungen des § 52 Abs. 2 und 3 AVG zulässig. Weiters erklärt § 3b Abs. 1 UVP-G 2000 die Bestellung von fachlichen Anstalten, Instituten und Unternehmen als Sachverständige für zulässig. Im gegenständlichen Änderungsverfahren wurden die bereits im Umweltverträglichkeitsgenehmigungsverfahren (Grundverfahren) herangezogenen Sachverständigen mit der Erstellung des ergänzenden Gutachtens (ergänzende Zusammenfassende Bewertung gem. § 24d UVP-G 2000) beauftragt.

Gemäß § 53 Abs. 1 AVG sind nichtamtliche Sachverständige ausgeschlossen, wenn einer der Gründe des § 7 Abs. 1 AVG zutrifft. Außerdem können sie von einer Partei abgelehnt werden, wenn diese Umstände glaubhaft machen, die die Unbefangenheit oder Fachkunde des Sachverständigen in Zweifel stellen.

Nach § 7 Abs. 1 AVG haben sich Verwaltungsorgane der Ausübung ihres Amtes zu enthalten und ihre Vertretung zu veranlassen:

1. in Sachen, an denen sie selbst, einer ihrer Angehörigen (§ 36a leg. cit.) oder einer ihrer Pflegebefohlenen beteiligt sind;
2. in Sachen, in denen sie als Bevollmächtigte einer Partei bestellt waren oder noch bestellt sind;
3. wenn sonstige wichtige Gründe vorliegen, die geeignet sind, ihre volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen;
4. im Berufungsverfahren, wenn sie an der Erlassung des angefochtenen Bescheides oder der Berufungsvorentscheidung (§ 64a leg. cit.) mitgewirkt haben.

Von der ho. Behörde wurde gem. § 53 iVm. § 7 AVG im Sinne der Rechtsprechung des VwGH (vgl. z.B. VwGH v. 12.5.1992, 91/08/0139) bereits vor der Bestellung jedes Sachverständigen geprüft, ob Befangenheitsgründe bzw. Ausschließungsgründe vorliegen, wobei insb. der Schwerpunkt auf sonstige Gründe, die die Unbefangenheit des Sachverständigen in Zweifel ziehen, gelegt wurde.

Gemäß § 24a Abs. 3 UVP-G 2000 haben auch die mitwirkenden Behörden an der fachlichen und rechtlichen Beurteilung des Vorhabens im notwendigen Ausmaß mitzuwirken und Vorschläge für die erforderlichen Fachbereiche und jeweiligen Fachgutachter bzw. Fachgutachterinnen zu erstatten. Gemäß § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 ist im Rahmen der Koordinierungspflichtung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie auf die Kontinuität der Sachverständigen im gesamten Verfahren hinzuwirken.

II.4. Überprüfung der Antragsunterlagen und deren öffentliche Auflage

Vor Durchführung des Anhörungsverfahrens nach dem UVP-G 2000 und HIG 1989 war festzustellen, ob das eingereichte Projekt samt Umweltverträglichkeitserklärung und den materierechtlichen Operaten für die Trassengenehmigung, dem Bauentwurf und das Gutachten ge-

mäß §31a EisbG, den wasserrechtlichen Unterlagen und den Rodungsunterlagen vollständig und mängelfrei und somit zur öffentlichen Auflage geeignet ist. Dabei sind folgende Rechtsgrundlagen maßgeblich:

Nach § 24a Abs. 1 UVP-G 2000 hat der Projektwerber bzw. die Projektwerberin bei der Behörde gem. § 24 Abs. 1 leg. cit. einen Genehmigungsantrag einzubringen, der die nach den in § 24 Abs. 1 leg. cit. genannten Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung in der jeweils erforderlichen Anzahl enthält. Diese Dokumente sind, soweit technisch möglich, auch elektronisch einzubringen. Nicht als erforderlich gelten Nachweise über Berechtigungen, soweit diesbezüglich in einer Verwaltungsvorschrift die Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist. Der Projektwerber bzw. die Projektwerberin hat auch anzugeben, ob und in welcher Weise er bzw. sie die Öffentlichkeit vom Vorhaben informiert hat. Wurde ein Mediationsverfahren durchgeführt, so sind die Ergebnisse an die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 leg. cit. zu übermitteln.

§ 24a Abs. 2 UVP-G 2000 bestimmt, dass die Behörde gem. § 24 Abs. 1 leg. cit. dem Projektwerber bzw. der Projektwerberin gem. § 13 Abs. 3 AVG die Ergänzung des Genehmigungsantrages oder der Umweltverträglichkeitserklärung aufzutragen hat, wenn im Genehmigungsantrag Unterlagen gem. § 24a Abs. 1 UVP-G 2000 fehlen oder die Angaben in der Umweltverträglichkeitserklärung unvollständig sind, auch wenn sich dies erst im Zuge des Genehmigungsverfahrens ergibt.

Gemäß § 13 Abs. 3 AVG ermächtigen Mängel schriftlicher Anbringen die Behörde nicht zur Zurückweisung. Die Behörde hat vielmehr von Amts wegen unverzüglich deren Behebung zu veranlassen und kann dem Einschreiter bzw. der Einschreiterin die Behebung des Mangels mit der Wirkung auftragen, dass das Anbringen nach fruchtlosem Ablauf einer gleichzeitig zu bestimmenden, angemessenen Frist zurückgewiesen wird. Wird der Mangel rechtzeitig behoben, so gilt das Anbringen als ursprünglich richtig eingebracht.

Gemäß § 24a Abs. 6 UVP-G 2000 ist der Antrag in jeder Lage des Verfahrens abzuweisen, wenn sich im Zuge des Verfahrens auf unzweifelhafte Weise ergibt, dass das Vorhaben bestimmten Genehmigungsvoraussetzungen in einem Maße zuwiderläuft, dass diese Mängel durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen oder Ausgleichsmaßnahmen nicht behoben werden können.

Die gegenständlichen Unterlagen wurden gemäß den oben angeführten Bestimmungen von den Sachverständigen der UVP-Behörde dahingehend geprüft, ob sie für eine öffentliche Auflage geeignet, d.h. ob sie vollständig und mängelfrei im Sinne der oben zitierten Bestimmungen sind, sodass eine sachgerechte inhaltliche Prüfung der Projektunterlagen durch die Öffentlichkeit sowie auch durch die Sachverständigen selbst erfolgen konnte.

Diese Prüfung ergab, dass die Unterlagen aus der damaligen Sicht keine Mängel aufwiesen, die die Beurteilung durch die Sachverständigen nicht ermöglichen bzw. der Informationsgehalt für die Bürgerinnen und Bürger zwecks Wahrung ihrer Rechte ausreichend war.

Der Genehmigungsantrag vom 17. Juni 2019 wurde mit seinen Beilagen und die Projektunterlagen samt Umweltverträglichkeitserklärung zur öffentlichen Einsicht gem. § 24 Abs. 8 iVm. § 9 UVP-G 2000 und gem. § 4 HIG 1989 in den Standortgemeinden Neumarkt am Wallersee, Straßwalchen, Köstendorf und Lengau und im ho. Bundesministerium zur öffentlichen Einsicht von 17.9.2019 bis 31.10.2019 aufgelegt.

II.5. Stellungnahmen und Einwendungen nach Ende der Auflagefrist

Wie bereits unter Punkt I.7. der Begründung weiter oben angeführt, legte Herr Alois Buchner, Sprecher des Personenkomitees für neue Verkehrslösungen Salzburg mit E-Mail vom 19.12.2019 nach Beginn der Auflage der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen zur öffentlichen Einsicht vom 17. September 2019 bis einschließlich 31. Oktober 2019 erstmals eine schriftliche Stellungnahme vor.

Des Weiteren ergänzte die Landesumweltanwaltschaft Salzburg mit E-Mail vom 8. Jänner 2020 ihre zuvor eingebrachten Stellungnahmen vom 14.8.2019 und vom 29.10.2019. Es wurden noch weitere Maßnahmen und Auflagenvorschläge übermittelt (vgl. Verhandlungsschrift vom 16. Jänner 2020, S. 20 ff.) bei deren Vorschreibung seitens der Salzburger Umweltanwältin kein Einwand gegen die Erteilung einer Genehmigung besteht.

Die eingelangten Stellungnahmen wurden der Projektwerberin und den Sachverständigen übermittelt und von diesen in der mündlichen Verhandlung aus fachlicher Sicht berücksichtigt.

Zu der - nach dem Ende der Auflagefrist am 31. Oktober 2019 eingebrachten - Stellungnahmen von Herrn Alois Buchner, Rabenschwand 19, 4894 Oberhofen vom 19.12.2019, ist aus rechtlicher Sicht wie folgt auszuführen:

Gemäß § 44b Abs. 1 AVG verlieren Personen ihre Stellung als Partei, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftlich Einwendungen erheben. Auch § 24f Abs. 13 3. Satz UVP-2000 normiert ausdrücklich, dass Personen, die sich am UVP-Verfahren nicht oder nicht rechtzeitig (§§ 42, 44a iVm 44b AVG) beteiligt haben, keine Parteistellung zukommt.

Herr Buchner hat somit, sofern ihm je eine Parteistellung zugekommen war, seine Parteistellung verloren und seine Einwendung war als verspätet zurückzuweisen.

II.6. Zeitplan

Gemäß § 24b Abs. 1 UVP-G 2000 hat die Behörde gem. § 24 Abs. 1 leg. cit. gemeinsam mit den Behörden gem. § 24 Abs. 3 leg. cit. einen Zeitplan für den Ablauf der Verfahren zu erstellen, in dem für die einzelnen Verfahrensschritte unter Berücksichtigung der durch Art, Größe und Standort des Vorhabens notwendigen Erhebungen und Untersuchungen Fristen festgelegt werden. Der Zeitplan ist im Internet zu veröffentlichen. Erhebliche Überschreitungen des Zeitplans sind in den Genehmigungsbescheiden zu begründen.

Demgemäß wurde ein Zeitplan vom 10. September 2019 (GZ. BMVIT-820.390/0003-IV/IVVS4/2019) auf der Homepage des ho. Bundesministeriums veröffentlicht. Dieser prognostizierte und mit möglichst knappen Fristen für die einzelnen Verfahrensschritte kalkulierte Zeitplan konnte aufgrund der Qualität des Einreichoperates und der professionellen und raschen Arbeit der externen Koordination und der Sachverständigen eingehalten werden. Die Entscheidung ist rechtzeitig im Sinne des § 24b Abs 2 UVP-G 2000 ergangen.

Anzumerken ist aber in diesem Zusammenhang auch, dass dem Zeitplan und den darin festgelegten Fristen keine Verbindlichkeit zukommt, sondern der Zeitplan der behördeninternen Ablaufplanung und -gliederung des Verfahrens dient (vgl. z.B. Eberhartinger-Tafill/Merl, Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, Kommentar, § 7 und § 24b).

III. Erhobene Beweise

Im Zuge des Ermittlungsverfahrens wurde die ergänzende zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 24d UVP-G 2000 für die Fachgebiete Ökologie, Landschafts- und

Ortsbild, Sachgüter und Raumplanung; Eisenbahnwesen (betriebliche Belange); Eisenbahnwesen (technische Belange); Wasserbautechnik und Oberflächenwässer; Lärm; Erschütterungen und Sekundärschall; Luft und Klima; Humanmedizin; Boden, Grundwasserchemie und Abfall; Forstwesen, Wald- und Wildökologie; Agrarwesen, Boden und Fläche; Elektromagnetische Felder, Licht und Beschattung; Geologie und Hydrogeologie; sowie Denkmalschutz vom 9. Dezember 2019 bzw. ein forsttechnisches Gutachten vom 1. Dezember 2019 erstellt.

Das eingereichte Projekt wurde unter Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen, d.h. es wurden von den im Verfahren beigezogenen Sachverständigen die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens geprüft sowie die Maßnahmen zur Verringerung bzw. Verhinderung von Auswirkungen und Kontrollmaßnahmen im Hinblick auf das UVP-G 2000 erarbeitet.

Vom Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung ausgehend wurde soweit erforderlich die Genehmigungsfähigkeit des Projektes auch nach den mitanzuwendenden materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen fachlich beurteilt. Wesentliche Aussagen dazu finden sich bereits in den zur ergänzenden zusammenfassenden Bewertung erbrachten gutachterlichen Ausführungen.

III.1. Ergänzende zusammenfassende Beurteilung der Umweltauswirkungen

Von der Behörde wurde ein Untersuchungsrahmen („Prüfbuch“) erstellt, wobei die konkretisierten Fragestellungen in zwei Bereiche gegliedert wurden:

Projektänderungen (Strecke Nr. 101.02)

1. Kommt es durch Projektänderungen zu einer relevanten Betroffenheit ihres Fachgebietes, welche einer vertiefenden Prüfung bedürfen (Bau- und/oder Betriebsphase)? Um welche Projektänderungen handelt es sich?
2. Entsprechen die Wirkungen dieser Projektänderungen den Kriterien und den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung? Oder gibt es Widersprüche zu den Aussagen?
3. Entsprechen die Projektänderungen den Genehmigungsvoraussetzungen gem. § 24f Abs. 1-5 UVP-G 2000?
4. Sind zwingende Maßnahmen erforderlich, damit die Projektänderungen und das Vorhaben die Genehmigungsvoraussetzungen gem. § 24f Abs. 1-5 UVP-G 2000 einhalten?

Im Fragenbereich 1 zu den Projektergänzungen (S. 26 ff. der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen) galt es zu klären um welche Änderungen iSd. § 24g UVP-G 2000 es sich handelt und ob die Projektänderungen eine vertiefende Prüfung des Fachbereiches für das jeweilige Schutzgut auslösen.

Im Fragenbereich 2 (S. 45 ff.) wurde überprüft ob die Projektänderungen den Kriterien und den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung widersprechen.

Im Fragenbereich 3 (S. 51 ff.) wurde die Frage geklärt ob die Änderungen den Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 1 bis 5 UVP-G 2000 entsprechen.

Abschließend wurde in Fragenbereich 4 (S. 59 ff.) überprüft ob zwingende Maßnahmen erforderlich sind, damit das geänderte Vorhaben die Genehmigungsvoraussetzungen einhält.

Projektergänzung (Strecke Nr. 261.01)

1. Alternativen, Varianten und Nullvariante

- Frage 1: Gibt es andere analoge Pläne, Programme oder Konzepte, die zur Festlegung der Grundlagen für das vorliegende Projekt beigetragen haben?
- Frage 2a.: Ist das Erfordernis des Infrastrukturprojektes dargelegt und ist das dem Projekt zugrunde gelegte Betriebsprogramm plausibel?

- Frage 2b.: Werden die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen dargelegt? Ergeben sich maßgebliche Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin?
- Frage 3: Werden die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der geprüften Standort- oder Trassenvarianten dargelegt? Ergeben sich maßgebliche Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin?
- Frage 4: Werden die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens (Nullvariante) dargelegt? Ergeben sich maßgebliche Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin?

2. Auswirkungen, Maßnahmen und Kontrolle

- Frage 1: Sind die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen aus fachlicher Sicht plausibel und nachvollziehbar? Ergeben sich aus fachlicher Sicht maßgebliche Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin?
- Frage 2: Sind die Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere hinsichtlich der relevanten Einflussfaktoren ausreichend dargestellt? Ist eine Ergänzung der fachlichen Aussagen zu den Auswirkungen des Vorhabens erforderlich?
- Frage 3: Wie werden die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens vorgelegten Unterlagen im Hinblick auf den Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften bewertet?
- Frage 4a: Werden die Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G sowie die im Rahmen des nach § 24 Abs. 1 durchzuführenden Genehmigungsverfahrens anzuwendenden Verwaltungsvorschriften aus fachlicher Sicht eingehalten?
- Frage 4b: Werden die Genehmigungskriterien der sonstigen im Rahmen der nach dem 3. Abschnitt des UVP-G durchzuführenden Genehmigungsverfahrens (§ 24 Abs. 3 und Abs. 4) anzuwendenden Verwaltungsvorschriften berücksichtigt?
- Frage 5a: Sind über die in der UVE dargestellten Vermeidungs-, Verminderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen hinaus Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen erforderlich, die für die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens zwingend erforderlich sind bzw. um erwartete schwerwiegende Umweltbelastungen zu verhindern oder auf ein erträgliches Maß zu vermindern (zwingende Maßnahmen)?
- Frage 5b: Sind zusätzliche Maßnahmen zur Beweissicherung und begleitenden Kontrolle erforderlich, um die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens zu gewährleisten?

3. Fachliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen

Im Fragenbereich 1 zu den Projektergänzungen (S. 75 ff.) wurden anhand von Fragen überprüft ob es weitere Unterlagen (Pläne und Programme) zur Festlegung des Vorhabens gab. Weiters wurde geklärt ob das Infrastrukturprojekt erforderlich war und ob das dem Vorhaben zugrunde gelegte Betriebsprogramm plausibel erscheint; ferner die Vor- und Nachteile der geprüften Alternativen. In Frage 3 galt es die Vor- und Nachteile der geprüften Standort- und Trassenvarianten darzulegen. Abschließende sollten die Vor- und Nachteile beim Unterbleiben des Vorhabens (Nullvariante) geprüft werden.

Im Fragenbereich 2 (Beurteilung der Umweltauswirkungen, S. 88 ff.) wurden die umweltrelevanten Auswirkungen des Projektes geprüft sowie die Maßnahmen zur Verhinderung von umweltrelevanten Auswirkungen und Kontrollmaßnahmen im Hinblick auf das UVP-G 2000 erarbeitet. Dies erfolgte nach dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden

Wissenschaften in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000.

Im Fragenbereich 3 (S. 189 ff.) erfolgte seitens der behördlich herangezogenen UVP-Sachverständigen eine fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen. Diesbezüglich wird auf Punkt IV. der Begründung verwiesen.

Die Sachverständigen kamen in der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 9. Dezember 2019 zusammengefasst zu folgenden Ergebnissen:

Projektänderungen (S. 63)

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass für sämtliche geprüfte Fachgebiete die Projektänderungen des Vorhabens „Umbau Steindorf b. St. - Neumarkt Köstendorf“ keine andere Beurteilung der Umweltauswirkungen festzustellen ist.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Mensch, biologische Vielfalt sowie Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume (inkl. Gewässerökologie), Boden und Fläche, Wasser, Landschaft, Luft und Klima sowie Sach- und Kulturgüter sind weiterhin geringfügig einzustufen.

Aus fachlicher Sicht ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.

Die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens vorgelegten Änderungsunterlagen 2018 entsprechen dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften.

Mit Ausnahme der Fachgebiete Erschütterungen/Sekundärschall und Kulturgüter sind keine zusätzlichen zwingenden Maßnahmen erforderlich. Die Maßnahmen sind dem Kapitel 5 Maßnahmenkatalog zu entnehmen (vgl. S. 223 ff.).

Projektergänzungen (S. 74 ff.)

Die Überprüfung der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) ergab folgende Ergebnisse:

- *Sämtliche im § 1 Abs. 1 UVP-G 2000 genannten Schutzgüter sind berücksichtigt und unmittelbare sowie mittelbare Auswirkungen festgestellt, beschrieben und bewertet.*
- *Die Einreichunterlagen entsprechen den Anforderungen des § 6 Abs. 1 UVP-G 2000. Sie weisen, ebenso wie die behördlich geforderten Ergänzungen, keine wesentlichen Mängel auf, die einer Beurteilung entgegenstehen.*
- *Der Untersuchungsraum wird in jedem Fachbeitrag fachspezifisch und schutzgutspezifischen Anforderungen entsprechend plausibel und ausreichend abgegrenzt dargestellt. Damit ist gewährleistet, dass mögliche maßgebliche Umweltbeeinträchtigungen erkannt werden können.*
- *Der zeitliche Untersuchungsrahmen entspricht den fachlichen Erfordernissen mit einem Prognosehorizont von 2025, entsprechend den Angaben des Betriebsprogramms. Darauf aufbauend erfolgte die Wirkungsbetrachtung der Fachbereiche Lärm, Erschütterungen, Luft und Klima. Die Erhebung der Bestandssituation (Ist-Zustand) erfolgte von 2018 bis Frühjahr 2019.*
- *Im Gutachten gem. § 31a EisbG wurde die Plausibilität und Nachvollziehbarkeit der Verkehrszahlen untersucht und bestätigt.*
- *Die inhaltlichen und methodischen Ansätze werden im Detail in den Fachbeiträgen sowie zusammenfassend im UVE-Bericht erläutert. Als Maßstab für die sektorale Beurteilung der Ent- bzw. Belastungen (verbleibende Auswirkungen) dient der Leitfaden der ÖBB Infrastruktur für die Erstellung von UVP-Einreichunterlagen beim BMVIT.*
- *Das Vorhaben berührt keine schutzwürdigen Gebiete gem. des Anhang 2 UVP-G 2000 - besonderes Schutzgebiet. Vorhabensbedingt werden 39 m² Mischbestand (Waldflä-*

chen südlich des Bhf. Straßwalchen West, Gst. Nr. 1830/5 KG Straßwalchen Markt) gerodet.

- *Das Vorhaben befindet sich im Nahebereich (Distanz \leq 300 m) von Baulandwidmungen in Form von Wohngebieten. Das Projekt liegt somit in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie E Anhang 2 UVP-G 2000 - Siedlungsgebiet.*

Die Sachverständigen stellten zu **Fragenbereich 1, Frage 1** (Vorliegen weiterer Pläne und Programme) fest, dass es sich beim nahverkehrsgerechten Ausbau des Streckenabschnittes Steindorf b. St. - Friedburg um eine Maßnahme des derzeit gültigen Landesverkehrskonzeptes des Landes Salzburg, Salzburg Mobil 2020, handelt. Sie findet sich im Handlungsfeld „Infrastruktur zielgerichtet ausbauen“ bzw. der Maßnahmengruppe „Schieneninfrastruktur verbessern“ unter der Maßnahme M 25 „S 2 ausbauen“. Diese wird wie folgt beschrieben:

„Durch Ausbaumaßnahmen auf der Westbahn im Flachgau sowie der Strecke Steindorf - Braunau soll eine Angebotsverdichtung auf der S 2 (Salzburg - Straßwalchen) mit Durchbindung nach Freilassing und eine Verlängerung der S-Bahn in Richtung Mattigtal ermöglicht werden. Folgende bauliche Maßnahmen sind vorgesehen: Elektrifizierung bis Friedburg/Lengau, Umbau Bf. Straßwalchen, Umbau Bf. Steindorf, Gleis Steindorf - Neumarkt, Umbau Bf. Neumarkt-Köstendorf, Haltestelle Seekirchen Süd“.

Die Projektergänzung („Elektrifizierung“) steht somit in einem inhaltlich engen Zusammenhang mit dem bereits genehmigten Projekt des Umbaus der Bahnhöfe Neumarkt-Köstendorf und Steindorf b. St. bzw. des dritten Gleises zwischen Neumarkt-Köstendorf und Steindorf.

Folgerichtig wurde am 16.05.2019 zwischen den Ländern Oberösterreich und Salzburg sowie der ÖBB Infrastruktur AG ein Planungs- und Realisierungsübereinkommen für den nahverkehrsgerechten Ausbau des Streckenabschnittes Steindorf bei Straßwalchen bis Neumarkt-Köstendorf und die Attraktivierung der „Mattigtalbahn“ bis Friedburg abgeschlossen. Dieses Übereinkommen umfasst neben dem im vorigen Absatz genannten bereits genehmigten Projekt auch die in den Einreichunterlagen der Projektergänzung dargestellten Maßnahmen.

Das Übereinkommen regelt die Finanzierung durch ÖBB bzw. den beiden Bundesländern und gibt einen Zeitplan für die Umsetzung vor. Alle im Übereinkommen angeführten Maßnahmen sind im Rahmenplan 2018-2023 enthalten.

Des Weiteren werden aus Sicht des Sachverständigen durch die Projektergänzung wesentliche Ziele des Oberösterreichischen Landesraumordnungsprogramm sowie des Salzburger Landesentwicklungsprogramm umgesetzt bzw. unterstützt. Dazu zählen insbesondere Ausbau und Verdichtung des öffentlichen Verkehrs, Verbesserung einer funktionsfähigen Infrastruktur sowie Anbindung zw. Salzburger Zentralraum und Oberösterreich/Achse nach Braunau.

Zu **Frage 2a** (Erfordernis und Plausibilität des Vorhabens) stellten die Sachverständigen fest, dass im Bundesland Salzburg seit Jahren an einem stufenweisen und konsequenten Ausbau der Infrastruktur für den Schienenpersonennahverkehr sowie an einer Verbesserung des S- Bahntaktes mit entsprechender Attraktivierung für den Reisenden gearbeitet wird, um den Modal-Split zugunsten der Schiene zu verbessern. Beispielsweise sei auf den bereits erfolgten Infrastrukturausbau und die Attraktivierung von Salzburg Hbf. von / nach Golling im Süden, von / nach Freilassing im Westen verwiesen.

Nunmehr sollen auch die nach Norden führenden Bahnstrecken für einen verbesserten S-Bahntakt attraktiviert werden. Dazu wird auf den 4-gleisigen Ausbau der Weststrecke von Köstendorf nach Salzburg verwiesen, wobei für dieses Vorhaben ebenfalls ein UVP-Verfahren beim BMVIT (nunmehr BMK) anhängig ist.

Weiters ist vom BMVIT für den Abschnitt Steindorf - Neumarkt bereits der UVP-Bescheid mit Datum vom 23.03.2018 ergangen. Das genehmigte Vorhaben sieht den Umbau des Bf. Steindorf inkl. der Errichtung eines 3. Gleises bis Neumarkt-Köstendorf vor.

Die hier gegenständliche Projektergänzung der Elektrifizierung des etwa 5 km langen Streckenabschnittes von Steindorf nach Friedburg auf der Strecke Steindorf – Braunau ist die konsequente Fortsetzung der Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs.

So ist es möglich die S-Bahn zum Bf. Friedburg im Taktverkehr durchzubinden sowie den Nahverkehr in Richtung Braunau zu attraktiveren und durch den personenverkehrsgerechten Umbau des Bf. Friedburg samt P&R-Anlage die Situation für den Reisenden zu verbessern.

Das Betriebsprogramm 2025+ sieht somit gegenüber dem Bestand Fahrplan 2017 eine deutliche Zunahme der personenführenden Züge (etwa 70 Züge anstatt 26 Züge) sowie auch eine Erhöhung der VzG Geschwindigkeit auf 100 km/h vor.

Aus Sicht des Sachverständigen für Eisenbahnwesen und Eisenbahntechnik (technische Belange), Straßenverkehr ist das Erfordernis des Infrastrukturprojekts ausreichend dargelegt und das Betriebsprogramm 2025+ erscheint plausibel. Aus fachlicher Sicht sind die Aussagen der Projektwerberin vollständig, plausibel und nachvollziehbar.

Auch aus Sicht des Sachverständigen für Eisenbahnwesen und Eisenbahntechnik (betriebliche Belange) ist das Erfordernis der Projektergänzung dargelegt und das Betriebsprogramm 2025+ plausibel. Die Maßnahmen entsprechen den Zielsetzungen des Landesverkehrskonzeptes Salzburg Mobil 2025.

Hinsichtlich der Vor- und Nachteile geprüfter Alternativen (**Frage 2b**) kommt der Sachverständige für Eisenbahnwesen und Eisenbahntechnik (technische Belange), Straßenverkehr zum Schluss, dass es keine relevanten Alternativen, iSd. von alternativen Technologien bzw. Verkehrssystemen gebe und daher auch von der Projektwerberin keine solchen Alternativen in der UVE behandelt wurden, was auch fachlich bestätigt werden kann.

Der Sachverständige für Eisenbahnwesen und Eisenbahntechnik (betriebliche Belange) stellte fest, dass sich die für die Verdichtung des Nahverkehrs relevanten Ausbaumaßnahmen am Bestand orientieren. Sie bestehen aus geringfügigen Linienverbesserungen, um eine gleichmäßige Höchstgeschwindigkeit von $V = 100$ km/h zu ermöglichen, der Elektrifizierung im Abschnitt Steindorf - Friedburg und aus einem nahverkehrsgerechten Ausbau des Bahnhofes Friedburg. Die Entwicklung bzw. Prüfung von alternativen Eisenbahninfrastrukturen und Varianten im Bereich entfällt daher, da sich eine plausible und sinnvolle Alternative oder Trassenvariante wegen der Flächennutzung entlang der Bestandsstrecke und der Situierung der Bahnhöfe Steindorf und Friedburg nicht ergibt.

Der Sachverständige für Elektromagnetische Felder, Beleuchtung und Beschattung konstatiert, dass für die Umsetzung eines modernen leistungsfähigen elektrifizierten Eisenbahnverkehrs ist nur ein bestandsnaher Ausbau zweckmäßig und effizient. Standortalternativen sind für diesen Abschnitt somit nicht relevant. Aus fachlicher Sicht ergeben sich aufgrund der vorgelegten Unterlagen keine Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.

Der Sachverständige für Lärmschutz kommt zu dem Schluss, dass Alternativen im Sinne von Lagevarianten im Zuge der Entwicklung des gegenständlichen Vorhabens nicht überprüft wurden. Die Prüfung der Alternative ohne Ausbau (Nullvariante), welche weiterhin mit Dieseltraktion betrieben werden müsste, wurde schalltechnisch geprüft. Darüber hinaus ergibt sich aus schalltechnischer Sicht keine fachlich sinnvolle Alternativenprüfung.

Aus Sicht des Sachverständigen für Erschütterungen und Sekundärschall sind aus erschütterungstechnischer Sicht, da es sich beim Vorhaben um Baumaßnahmen im Bestand handle, Alternativen nicht von Relevanz.

Der Sachverständige für Humanmedizin stellte fest, dass die Alternative wäre, die Strecke so zu belassen wie sie ist und nicht zu elektrifizieren.

Betreffend den Fachbereich Ökologie (biologische Vielfalt inkl. Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume) und Gewässerökologie konstatiert der Sachverständige, *dass das Vorhaben (Projektergänzung) „Elektrifizierung Steindorf bei Straßwalchen - Friedburg“ einen Ausbau der Bestandstrecke darstellt. Alternativen im Sinne von Lagevarianten sind bei dieser Art des Vorhabens nicht gegeben. Alternativen waren also schon aufgrund der Art des Vorhabens nicht zu prüfen. Den Ausführungen der Projektwerberin kann gefolgt werden.*

Aus Sicht des Sachverständigen für Forstwesen, Wald- und Wildökologie steht fest, *dass es sich beim Vorhaben „Elektrifizierung Steindorf bei Straßwalchen - Friedburg“ um ein Ausbauprojekt entlang einer Bestandstrecke handelt, und daher Alternativen im Sinne von Lagevarianten im Zuge der Entwicklung des gegenständlichen Vorhabens naturgemäß nicht überprüft wurden. Zu technischen Alternativen oder Systemalternativen sind in diesem Bericht keine Angaben enthalten, allerdings für das gegenständliche Fachgebiet auch nicht relevant. Es kommt zu keinen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.*

Der Sachverständige für Abfallwirtschaft, Boden und Grundwasserchemie kommt zum Schluss, *dass eine Prüfung von Alternativen nicht sinnvoll erscheint, da es sich bei dem Vorhaben um Ausbaumaßnahmen an einer bestehenden Bahntrasse handle.*

Aus Sicht des Fachbereiches Boden, Fläche und Agrarwesen ist es nachvollziehbar, *dass Alternativen im Sinne von Lagevarianten nicht überprüft wurden, da es sich um ein Vorhaben entlang einer Bestandstrecke handle.*

Der Sachverständige für Landschaft, Sachgüter, Freizeit und Erholung stellt fest, *dass eine Prüfung möglicher Alternativen nicht durchgeführt wurde. In den eingebrachten Unterlagen wird das von der Projektwerberin dahingehend begründet, dass die Projektergänzung nur entlang von Bestandstrecken möglich ist und daher keine Lagevarianten zu prüfen sind. Daher wurden auch keine möglichen Alternativen untersucht. Diese Ansicht wird vom Sachverständigen geteilt.*

Abschließend stellt der Sachverständige für Kulturgüter und Denkmalschutz fest, *dass eine umweltrelevante Prüfung von Vor- und Nachteilen der Standort- und Trassenvarianten von der Projektwerberin dargelegt wurden.*

Zu **Frage 3** (Vor- und Nachteile geprüfter Standort- und Trassenvarianten) stellten die Sachverständigen fest, *dass es sich bei dem Vorhaben um die Elektrifizierung einer Bestandstrecke handle und daher keine Vor- und Nachteile von Standort- oder Trassenvarianten von der Projektwerberin vorgelegt wurden. Daher wurden Alternativen im Sinne von Lagevarianten nicht geprüft. Ansonsten ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber den Einschätzungen der Projektwerberin.*

Der Sachverständige für Humanmedizin kommt weiters zum Schluss, *dass es sich um ein Vorhaben an einer Bestandstrecke handle und sich dadurch Vorteile ergeben: diese liegen im Angebot von passivem Lärmschutz, der in dieser Form im Rahmen der Nullvariante nicht angeboten worden wäre, wengleich eine Lärmerhöhung in ähnlicher Form auch in der Nullvariante zu erwarten ist. Der zur Verfügung gestellte passive Lärmschutz resultiert zusätzlich auch aus dem temporär einwirkenden Baulärm.*

Nachteilig wirkt sich der Baulärm aus, auch da er aus zwingend sicherheitstechnischen und verkehrstechnischen Gründen teilweise in die Nachtstunden verlegt werden muss. Dieser Nachteil wirkt aber nur kurzfristig ein und ist jedenfalls von vorübergehender Dauer während Vorteile weiterbestehen. Aus fachlicher Sicht ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.

Hinsichtlich **Frage 4** (Vor- und Nachteile bei Unterbleiben des Vorhabens, Nullvariante) kommt der Sachverständige für Eisenbahnwesen, Eisenbahntechnik (technische Belange) und Straßenverkehr zu dem Schluss, *dass sich bei der Nullvariante keine Attraktivierung der Schie-*

ne mit Verbesserung des Modal-Split ergebe und dies entspreche somit auch nicht den generellen Intentionen des Landes Salzburg den Schienenverkehr zu stärken und eine diesbezügliche Entlastung der Umwelt vom motorisierten Individualverkehr zu erreichen.

Aus fachlicher Sicht seien die Aussagen der Projektwerberin vollständig, plausibel und nachvollziehbar, es ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.

Der Sachverständige für Eisenbahnwesen und Eisenbahntechnik (betriebliche Belange) stellte fest, dass die Darstellung plausibel sei, sofern unter der Attraktivierung des Salzburger Nahverkehrs lediglich die Elektrifizierung bis Friedburg verstanden wird (siehe Antwort Frage 2a).

Der Sachverständige für Forstwesen, Wald und Wildökologie konstatierte, *dass aus fachlicher Sicht dazu übereinstimmend mit den Ausführungen in der UVE festzuhalten ist, dass es bei Unterbleiben des Vorhabens zwar nicht zu geringfügigen zusätzlichen Beanspruchung von Waldflächen und Wildlebensräumen kommt, jedoch die gewünschten positiven Wirkungen des Vorhabens wie z.B. durch Attraktivierung des Salzburger Nahverkehrs, personenverkehrsgerechten Umbau des Bf. Friedburg und Emissionsverminderung von Luftschadstoffen durch die Elektrifizierung bis Friedburg nicht eintreten würden.*

Der Sachverständige für Abfallwirtschaft, Boden und Grundwasserchemie stellte fest, *dass ein Unterbleiben des Vorhabens zu einer Vermeidung von Baustellenabfällen insbesondere von Aushubmaterial und zu einer Vermeidung von Flächenverbrauch führen würde. Demgegenüber stehen die langfristigen Vorteile die eine Attraktivierung des öffentlichen Personenverkehrs mit sich bringt. Die Anpassung des Entwässerungssystems an den Stand der Technik ist in Hinblick auf die Grundwasserqualität als Vorteil der Projektumsetzung zu verbuchen. Eine maßgebliche Abweichung gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin gebe es nicht.*

Die Sachverständigen stellen im **Fragenbereich 2** fest, dass aus fachlicher Sicht

- die aus Sicht der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen plausibel und nachvollziehbar sind;
- sich keine relevanten maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin ergeben;
- die Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere hinsichtlich der relevanten Einflussfaktoren ausreichend dargestellt sind und keine Ergänzung der fachlichen Aussagen erforderlich war und
- die Darlegungen in der UVE und in den Technischen Unterlagen des Bauentwurfs dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften entsprechen.

Aus fachlicher Sicht werden im Projekt die Auswirkungen unter Berücksichtigung der angeführten und zusätzlichen Maßnahmen möglichst geringgehalten. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen ist mit einer Einhaltung der Schutzziele in Betriebs- und Bauphase des Projekts zu rechnen.

Im Einzelnen sind diese Aussagen für jeden Fachbereich im Kapitel 3.5 der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung (ab Seite 89 ff.) dargestellt.

Im **Fragenbereich 3** wurden alle eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen von den fachlich zuständigen Sachverständigen bearbeitet und beantwortet. Im Zuge der Beantwortung der Einwendungen ergab sich weitere zwingende Maßnahmen (Fachbereiche Ökologie und Gewässerökologie sowie Elektromagnetische Felder, Beleuchtung und Beschattung).

Aus fachlicher Sicht wurden die Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik geringgehalten. Es entstehen keine Immissionen, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden oder erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen. Um die fachlichen Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 24 UVP-G 2000 ein-

zuhalten wurden von den Fachbereichen Erschütterung und Sekundärschall, Lärmschutz, Elektromagnetische Felder, Beleuchtung und Beschattung, Forstwesen, Wald- und Wildökologie, Wasserbautechnik und Oberflächengewässer, Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser, Grundwasserchemie, Abfallwirtschaft sowie Kulturgüter und Denkmalschutz Maßnahmen bzw. Beweissicherungsmaßnahmen vorgeschrieben bzw. empfohlen. Diese sind in Kapitel 5 aufgelistet (Seite 223 ff.).

Bezüglich der möglichen Umweltauswirkungen kommen die ergänzende zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen zu nachfolgend angeführten Schluss:

Sofern die in den Unterlagen zu den Projektänderungen und Projektergänzungen dargestellten und die in der gegenständlichen Zusammenfassenden Bewertung angeführten, unbedingt erforderlichen Maßnahmen sowie die Nebenbestimmungen gemäß Genehmigungsbescheid zu GZ. BMVIT-820.390/0001-IV/IVVS4/2018 umgesetzt werden, ist die Umweltverträglichkeit des geplanten Vorhabens im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau gegeben. Die Wirkungen der Bau- und Betriebsphase sind als vertretbar einzustufen.

III.2. Zu den Genehmigungskriterien des HIG

Hinsichtlich der Eisenbahnstrecke 101.02 im Abschnitt Steindorf b. St. - Neumarkt-Köstendorf wird auf den Bescheid zu GZ. BMVIT-820.390/0001-IV/IVVS4/2018 verwiesen. Bei den beantragten Projektänderungen und geringfügigen Abweichungen handelt es sich um Arbeiten an der Bestandstrecke. Die beantragten Änderungen zielen auch auf eine Änderung dieser Trasse ab und betreffen Gleis 4, Gleis 5 (306), Gleis 8 (308) sowie die Änderung der Bogenweiche 35 (vgl. SN.ET.01, Technischer Bericht zu den Projektänderungen, EZ. G 02 02, Plannummer 30-SN01PM-00-50101-F01, Seite 4 f.).

Bei der Eisenbahnstrecke 261.01 handelt es sich um eine Nebenbahn auf die das HIG 1989 nicht anwendbar ist.

III.3. Zu den Genehmigungskriterien des EisbG einschließlich ASchG

Gemäß § 31 EisbG ist für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungs-technischen Einrichtungen um die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung anzusuchen. Dem Antrag ist gem. § 31a EisbG ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und bei Hauptbahnen ein die projektrelevanten 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 projektrelevanten 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.

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.

Seitens der Antragstellerin wurde bereits mit dem Antrag das Gutachten gem. § 31a EisbG der Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H., Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien, jeweils für die Projektänderungen und für die Projektergänzungen vorgelegt.

In der Zusammenfassung des Gutachtens gemäß §31a zu den Projektänderungen vom 25.6.2019 wird das Ergebnis wie folgt erläutert:

Das vorliegende Projekt „Umbau Steindorf bei Straßwalchen - Neumarkt-Köstendorf; Strecke 101.02: km 287,201 - km 289,258 und Strecke 261.01: km 0,000 - km 1,082; inkl. EK-Auflassung km 0,641 - km 0,840; Änderungseinreichung 2019“ wird gemäß § 31a EisbG aus Sicht der Fachgebiete

- Eisenbahnbautechnik / Oberbau, Fahrweg, Unterbau
- Eisenbahnbautechnik / konstruktiver Ingenieurbau
- Straßenverkehrstechnik
- Wasserbautechnik
- Eisenbahnbetrieb
- Elektrotechnik
- Sicherungstechnik
- Fernmeldetechnik
- Hochbau
- Lärmschutz
- Sekundärschall, Erschütterungsschutz
- Geotechnik

begutachtet.

Gegenstand der vorliegenden Begutachtung gem. § 31a EisbG sind die ergänzten, geänderten Tatbestände.

Der gegenständliche Bauentwurf entspricht 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 ArbeitnehmerInnenschutzes.

Im Hinblick auf die Anforderungen des ArbeitnehmerInnenschutzes wurden insbesondere die Aspekte des ArbeitnehmerInnenschutzes entsprechend der AVO-Verkehr 2017 unter Berücksichtigung der relevanten Punkte der Richtlinie R10 der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau begutachtet und deren Einhaltung festgestellt.

Die Inhalte des Bauentwurfes sind in § 31b Abs. 1 EisbG grundsätzlich und mit der Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung – EBEV idgF detailliert festgelegt. Die Bestimmungen der 128. Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die für den Bauentwurf von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen erforderlichen Unterlagen (EBEV) werden aus Sicht der jeweiligen Fachgebiete eingehalten.

Eine Überprüfung gemäß TSI Teilsystem Infrastruktur (INF) und Teilsystem Energie (ENE) wurde 2017 durchgeführt.

Es besteht gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31 EisbG 1957 idgF für das Projekt „Umbau Steindorf bei Straßwalchen - Neumarkt-Köstendorf; Strecke 101.02: km 287,201 - km 289,258 und Strecke 261.01: km 0,000 - km 1,082; inkl. EK-Auflassung km 0,641 - km 0,840“ kein Einwand.

In der Zusammenfassung des Gutachtens gemäß §31a zu den Projektergänzungen vom 24.6.2019 wird das Ergebnis wie folgt erläutert:

Das vorliegende Projekt „Strecke Steindorf bei Straßwalchen - Braunau; Elektrifizierung Steindorf bei Straßwalchen - Friedburg; km 1,082 - km 5,660“ wurde gem. § 31a EisbG 1957 idgF. aus Sicht des Fachgebietes

- *Eisenbahnbautechnik / Oberbau, Fahrweg, Unterbau*
- *Eisenbahnbautechnik / konstruktiver Ingenieurbau*
- *Straßenverkehrstechnik*
- *Wasserbautechnik*
- *Eisenbahnbetrieb*
- *Elektrotechnik*
- *Sicherungstechnik / Fernmeldetechnik*
- *Hochbau*
- *Lärmschutz*
- *Geotechnik*

begutachtet.

Die angegebenen Fachgebiete umfassen alle projektrelevanten Aspekte.

Der gegenständliche Bauentwurf entspricht 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 ArbeitnehmerInnenschutzes.

Im Hinblick auf die Anforderungen des ArbeitnehmerInnenschutzes wurden insbesondere die Aspekte des ArbeitnehmerInnenschutzes entsprechend der AVO-Verkehr 2017 unter Berücksichtigung der relevanten Punkte der Richtlinie R10 der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau begutachtet und deren Einhaltung festgestellt.

Die Inhalte des Bauentwurfes sind in § 31b Abs. 1 EisbG grundsätzlich und mit der Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung - EBEV idgF detailliert festgelegt. Die Bestimmungen der 128. Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die für den Bauentwurf von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen erforderlichen Unterlagen (EBEV) werden aus Sicht der jeweiligen Fachgebiete eingehalten.

Eine Überprüfung gemäß TSI Teilsystem Infrastruktur (INF) und Teilsystem Energie (ENE) wurde durchgeführt und die entsprechenden Zwischenberichte bzw. EG-Zwischenprüfbescheinigungen liegen den Einreichunterlagen bei.

Es besteht gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31 EisbG 1957 idgF für das Projekt „Strecke Steindorf bei Straßwalchen - Braunau; Elektrifizierung Steindorf bei Straßwalchen - Friedburg“ kein Einwand.

III.4. Zu den Genehmigungskriterien des Wasserrechtsgesetzes

Die Tatbestände des § 104 (Vorprüfung) und § 105 WRG (öffentliche Interessen) wurden aus der Sicht der Fachbereiche Wasserbautechnik und Oberflächengewässer, Geologie, Hydrogeologie, und Grundwasser, Grundwasserchemie sowie Gewässerökologie geprüft. Die wasserrechtlichen Fragestellungen wurden in die ergänzende zusammenfassende Bewertung aufgenommen.

Aus Sicht der beiden Sachverständigen wird in diesem Zusammenhang insbesondere festgehalten, dass

- die Einleitungsmengen realistisch ermittelt und Ort, Maß und Art der Wasserbenutzung in geeigneter Weise festgelegt wurden. Aufgrund der verteilten und durchwegs

sehr geringen Einzeleinleitungen sind keine nachteiligen Auswirkungen auf den Wasserhaushalt zu erwarten;

- Ort, Maß und Art der Wasserbenutzungen aus hydrogeologischer Sicht dem Stand der Technik genau bestimmt sind;
- die Einleitungen nach dem Stand der Technik erfolgen und das Projekt dem Stand der Technik entspricht
- Die Erneuerung der Brücke einen ausreichenden Hochwasserschutz der Bahntrasse gewährleistet und dem Stand der Technik entspricht;
- die Brücken UK nicht verändert wird, weiters die bestehenden Hochwasser-Abflussverhältnisse nicht zum Nachteil der Oberlieger oder Unterlieger verändert werden und eine ausreichende Hochwassersicherheit der Bahntrasse nachgewiesen wurde und
- sich im Wirkraum des Vorhabens keine Fischgewässer befinden. Auswirkungen sowie Schutzmaßnahmen sind nicht erforderlich

Somit kommt der Sachverständige für Wasserbautechnik jeweils in den einzelnen Fragenbereichen zusammengefasst zum Ergebnis, dass

- *das vorliegende Projekt einen Bestandsausbau vorsieht. Bauliche Alternativen mit einer geänderten Lage der Trasse im Grundriss oder in der Höhe scheiden deshalb von vornherein aus. Es ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin. Die nachteilig dauerhaften Wirkungen sind lediglich geringfügig. Die wesentlich größeren Vorteile betreffen primär andere Fachgebiete, die Anpassung der Entwässerung an den Stand der Technik ist aber für das Fachgebiet Wasserbautechnik als Verbesserung zu bewerten (Fragenbereich 1, Seite 80 ff.).*
- *die Berechnung der Trassenentwässerung nach Stand der Technik mit erprobten Berechnungsmethoden und zutreffenden Niederschlagswerten und hydraulischen Parametern erfolgt. Die ausreichende Dimensionierung der Entwässerungsanlagen wurde nachgewiesen und wird auch im vorgelegten § 31a-Gutachten bestätigt. Die Hochwassersituation wird tendenziell sogar verbessert, da die Retention und langsame Versickerung ins Grundwasser die Auswirkung der Versiegelung weit übertreffen. Für eine Reinigung (Bodenfilter) der ohnedies nach bisheriger Erfahrung nur ganz gering belasteten Niederschlagswässer wird gesorgt. Bereits im Projekt in den Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen wird, die in unmittelbarer Nähe der Baumaßnahmen liegenden Verdachtsflächen zu erkunden und erforderliche Sanierungsmaßnahmen (Bodenaustausch) vorzunehmen. Es wird in einer Auflage präzisiert, dass qualitativ belastete Böden im Nahbereich der Versickerungsbecken durch Bodenaustausch entfernt werden und allfällige dichte Schichten durch versickerungsfähiges, inertes Material ersetzt werden. Die Entwässerung der Sonderbauwerke und Wege erfolgt in geeigneter Weise nach Stand der Technik. Es ergeben sich aus fachlicher Sicht keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.*
- *das einzige Oberflächengewässer, das von der Bahnlinie baulich berührt wird, der Hainbach ist. Durch die Beibehaltung des Durchflussquerschnittes unter der Brücke wird eine projektbedingte Aufspiegelung vermieden. Durch die Beibehaltung des Querschnitts des bestehenden Durchlasses wird die bestehende Retentionswirkung der Bahntrasse aufrechterhalten.*
- *die Niederschlagswasserableitung von der Bahntrasse ins Grundwasser und im Weiteren auch in Oberflächengewässer nach Absetzen im Absetzbecken und nach Passieren einer Bodenfilterschicht in den Versickerungsbecken bzw. bei untergeordneten Ableitungen über eine Humusauflage auf Böschung oder Versickerungsmuldenerfolgt. Damit wird vorgesorgt, dass es im Regelbetrieb zu keinen mehr als geringfügigen qualitativen Belastungen der Oberflächengewässer kommt. An zahlreichen Trassenabschnit-*

ten der ÖBB unter Einschluss von stark belasteten Bahnhofsbereichen wurden in den Jahren 1998 bis 2005 Beprobungen durchgeführt. Die Belastung der Niederschlagswässer der Bahntrassen war gering und Überschreitungen traten nur vereinzelt auf.

- *die direkte Einleitung von Niederschlagswässern in den Pfongauerbach bzw. den Hainbach vernachlässigbar ist. Die Ableitung der Niederschlagswässer über gleichmäßig über die Trasse verteilte Versickerungsbecken und Rückhaltebecken ändert die großräumige Dotierung der Oberflächengewässer nicht merklich, da dieselben Niederschlagsmengen wie im Bestand, nur retendiert, zur Versickerung kommen und die Entwässerungsflächen der Bahntrasse verschwindend gering sind gegenüber den sonstigen Flächen, die zum Oberflächenabfluss bzw. zur Grundwasserneubildung beitragen.*
- *nach dem Stand der Technik eine Sammlung und Reinigung des Niederschlagswassers vor der Ableitung in Oberflächengewässer und das Grundwasser vorgesehen und es ist für den Störfall vorgesorgt ist. Der Stand der Technik wird unter Berücksichtigung der Kriterien des Anhang G des WRG eingehalten.*
- *Emissionen mit erheblicher Belastung der Umwelt werden vermieden und keine Gerinne gestört oder unbenutzbar gemacht werden. Es kommt durch die geringen Einleitungen, die keinesfalls die Hochwassergefahr vergrößern und auch keine merkliche Änderung der großräumigen Grundwasserneubildung verursachen, in quantitativer Hinsicht zu keiner Beeinträchtigung öffentlicher Interessen. Durch die vorgesehenen Reinigungsmaßnahmen und die Störfallvorsorge sind qualitative Beeinträchtigungen auszuschließen. Abwässer im Sinne von Schmutzwässern (WC, Küche, etc.) im Bahnhofsbereich werden so wie bisher in die öffentliche Kanalisation abgeleitet. Die gegenständliche Entwässerung bezieht sich ausschließlich auf gering belastete Niederschlagswässer und durch die Führung dieser Wässer über Gewässerschutzanlagen wird ausreichend Vorsorge getroffen (Fragenbereich 2, Seite 144 ff.)*
- *zwingende Maßnahmen für die Bau- und Betriebsphase sowie zur Beweissicherung und begleitender Kontrolle vorgeschrieben werden (Seite 149 f., siehe Spruchpunkt IV.).*

Seitens des Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser wird jeweils in den einzelnen Fragenbereichen zusammenfassend festgestellt, dass

- *sich weder durch die Altlast noch hinsichtlich der geplanten Auskofferungsmaßnahmen wesentliche Änderungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin ergeben. Lediglich sollten die Beweissicherungsbrunnen BRLG01 und BRLG02 durch die Brunnen BRLG05, 06 und 07 ersetzt werden. Damit ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen. Es sind keine umweltrelevanten Vor- oder Nachteile gegenüber der Nullvariante zu betrachten; allerdings ergeben sich durch die nunmehr geplante Erfassung und Reinigung der Oberflächenwässer aus dem Gleisbereich geringfügige Vorteile gegenüber dem Istzustand, besonders aber hinsichtlich der Ausräumung der Deponie beim Bahnhof Friedburg/Lengau, wo bisher die Aufschüttungsmaterialien ungeschützt Niederschlagswässern ausgesetzt waren und diese nunmehr entsorgt werden sollen. Somit kann von einer geringfügigen Verbesserung hinsichtlich des Grundwasserschutzes und damit auch der angrenzenden Privatbrunnen ausgegangen werden. Es sind keine nennenswerten Standort- oder Trassenvarianten relevant, womit sich ebenfalls keine Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin ergeben. Aus hydrogeologischer Sicht sind keine umweltrelevanten Vor- oder Nachteile gegenüber der Nullvariante zu betrachten; allerdings ergeben sich durch die nunmehr geplante Erfassung und Reinigung der Oberflächenwässer aus dem Gleisbereich geringfügige Vorteile gegenüber dem Istzustand, besonders aber hinsichtlich der Ausräumung der Deponie beim Bahnhof Friedburg/Lengau, wo bisher die Aufschüttungsmaterialien ungeschützt*

Niederschlagswässern ausgesetzt waren und diese nunmehr entsorgt werden sollen. Somit kann von einer geringfügigen Verbesserung hinsichtlich des Grundwasserschutzes und damit auch der angrenzenden Privatbrunnen ausgegangen werden (Fragenbereich 1, Seite 80 ff.).

- *die Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen der Projektwerberin plausibel und nachvollziehbar sind. Es ergeben sich jedoch geringfügige Abweichungen (ÖBB- Brunnen Friedburg und Geländevertiefung westlich des Bhf. Friedburg/Lengau). Es kommt zu keiner Beeinträchtigung des Grundwassers und es erfolgt keine quantitative Änderung des Wasserhaushaltes. Die hydrogeologischen Auswirkungen werden von der Projektwerberin entsprechend dem Stand der Technik und den Forderungen des Wasserrechtsgesetzes bewertet. Flüssige Emissionen werden in allen Projektphasen vermieden. Das Projekt entspricht der wasserwirtschaftlichen Rahmenverfügung Hainbach (BGBl 299/1971) im unmittelbar angrenzenden Land Salzburg (Brücke Pfongaubach), wonach Oberflächenwässer nach Möglichkeit retendiert und versickert, aber nicht in den Hainbach abgeleitet werden sollen. Es wurden alle praktikablen Vorkehrungen berücksichtigt, um einen negativen Einfluss auf den Grundwasserkörper zu verhindern. Das Projekt widerspricht auch keiner wasserwirtschaftlichen Planung oder den öffentlichen Interessen am Bestand des Grundwassers es werden keine Wasserrechte beeinträchtigt und liegt keine Behinderung des Gemeingebrauches vor oder steht in einem sonstigen Widerspruch zu einer wasserwirtschaftlichen Betrachtung des Hainbach-Grundwasserkörpers (Fragenbereich 2, Seite 151 ff.).*
- *keine zwingenden Maßnahmen vorzusehen sind, jedoch an zusätzlichen Maßnahmen zur Beweissicherung und begleitender Kontrolle die Einhaltung der folgenden Auflagen vorgeschlagen wird (Seite 153).*

Seitens des Sachverständigen für Grundwasserchemie wird jeweils in den einzelnen Fragenbereichen zusammenfassend festgestellt, dass

- *die Einschätzung der Projektwerberin, dass es in der Bauphase und in der Betriebsphase allenfalls zu geringfügigen, qualitativen Auswirkungen auf das hydrogeologische Umfeld kommen kann, kann nachvollzogen werden.*
- *die Auswirkungen des Vorhabens auf die Grundwasserqualität im Bau und Betrieb sind ausreichend dargestellt sind.*
- *die vorgelegten Unterlagen und die in diesen Unterlagen dargestellten Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers unter Berücksichtigung der Kriterien des Anhangs G des WRG 1959 dem Stand der Technik entsprechen*
- *durch das Maß und die Art der zu bewilligenden Wassernutzung bei projektgemäßer Ausführung und Durchführung der vorgesehenen Maßnahme (C 01 01 01) sowie Einhaltung der zu treffenden Auflagen das öffentliche Interesse nicht beeinträchtigt und bestehende Rechte nicht verletzt werden. Erhebliche Auswirkungen auf öffentliche Rücksichten sind bei projektgemäßer Ausführung und Durchführung der vorgesehenen Maßnahmen sowie bei Einhaltung der (im Bescheid aufgetragenen) Auflagen nicht zu befürchten (Fragenbereich 2, Seite 154 ff.).*
- *zwingende Maßnahmen für die Bau- und Betriebsphase sowie zur Beweissicherung und begleitender Kontrolle vorgeschrieben werden (Seite 156 f., siehe Spruchpunkt IV.).*

Seitens des Sachverständigen für Gewässerökologie wird jeweils in den einzelnen Fragenbereichen zusammenfassend festgestellt, dass

- *die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen aus Sicht des Fachgebietes Gewässerökologie plausibel und nachvollziehbar sind*
- *das Vorhaben den Pfongauerbach und den Hainbach betrifft und die Auswirkungen in der Bau- sowie in der Betriebsphase ausreichend dargestellt sind*
- *die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens vorgelegten Unterlagen, unter Berücksichtigung der Kriterien des Anhang G WRG, dem Stand der Technik entsprechen.*
- *sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase von der Projektwerberin nachvollziehbar geringfügig nachteilige Auswirkungen ermittelt wurden. Eine wesentliche Beeinträchtigung des ökologischen Zustandes von Hainbach und Pfongauerbach ist demzufolge nicht zu besorgen (Fragenbereich 2, Seite 159 ff.).*
- *Zusätzliche Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht erforderlich sind.*

III. 5. Zu den Genehmigungskriterien des Forstgesetzes

Seitens des forsttechnischen Sachverständigen wurde das forsttechnische Gutachten vom 1. Dezember 2019 erstellt. Darin wird ausgeführt, dass

- *die im rechtskräftigen Waldentwicklungsplan (WEP) für Salzburg Umgebung und Stadt Salzburg (Flachgau) ausgewiesenen Waldfunktionen für die Waldflächen im Grundbeanspruchungsbereich eine geringe Wertigkeit der Schutzfunktion und eine hohe Wertigkeit der Wohlfahrts- und der Erholungsfunktion zeigen. Die Waldfunktionen vor Ort entsprechen den Ausweisungen im WEP.*
- *die hohe Wertigkeit der Wohlfahrtsfunktion vor allem im Klimaausgleich des Waldes in einem Gebiet mit unterdurchschnittlicher Waldausstattung (Gemeinde Straßwalchen 20%, KG Straßwalchen Markt 9%) begründet ist. Die durchschnittliche Bewaldungsdichte des Bezirks Salzburg Umgebung beträgt 48,9%. Die mittlere Wertigkeit der Erholungsfunktion ist in die Siedlungsnähe der Waldflächen und der damit zusammenhängenden erhöhten Besucherfrequenz begründet.*
- *der von den Rodungen für die Projektergänzung neu betroffene Waldbestand eine hohe Wertigkeit überwirtschaftlicher Waldfunktionen aufweist. Die Erhaltung des Waldes und seiner Wirkungen ist aufgrund der hohen Wohlfahrtswirkung für die Rodeflächen lt. WEP-Richtlinie (BMLFUW, 2012) und lt. Rodungserlass 2008 des BMLFUW in besonderem öffentlichem Interesse gelegen.*
- *das öffentliche Interesse an der geplanten Verwendung von Waldflächen zum Zwecke der Verwirklichung des Vorhabens damit im Ausbau des öffentlichen Verkehrs inklusive der Herstellung eines modernen Umweltstandards und einer Erhöhung der Sicherheit begründet ist.*
- *der Zweck der Rodung der Ausbau der im öffentlichen Interesse stehenden Strecke 2601 im Abschnitt von Steindorf bei Straßwalchen bis Friedburg samt aller damit in einem räumlichen Zusammenhang stehenden Maßnahmen ist.*
- *die insgesamt geringfügig geringere Flächenbeanspruchung gegenüber dem genehmigten Vorhaben zu keinen relevanten Abweichungen gegenüber der Bewertung des genehmigten Vorhabens führt.*
- *unter Berücksichtigung der Maßnahmen (Ersatzaufforstungen) ist davon auszugehen, dass die geringfügig nachteiligen Auswirkungen nach dem Aufwachsen der Aufforstungsfläche vollständig kompensiert werden.*
- *Auswirkungen auf benachbarte Bestände, die bei Rodungen durch mechanische Randschäden, Austrocknung, Sonneneinstrahlung und Windeinwirkungen entstehen können.*

nen, zusammenfassend sowohl für die genehmigten Rodungen als auch für die Neurodungen für die Projektergänzung als geringfügig einzustufen sind, da benachbarte Waldflächen nur in geringem Umfang betroffen sind und die neuen Randlinien nur sehr kurz und zudem entweder entgegen der Hauptwindrichtung exponiert sind. Die Projektänderung hat durch den Entfall einer kleinen Rodefläche (125 m²) keinen relevanten Einfluss auf die forstfachliche Beurteilung. Ein Deckungsschutz für benachbarte Waldbestände ist aus fachlicher Sicht nicht erforderlich.

- *aufgrund der relativ geringen Waldausstattung Maßnahmen zum Ausgleich des Waldflächenverlustes durch dauernde Rodungen erforderlich sind. Durch Selbstbindung der Projektwerberin ist eine Durchführung von Ersatzaufforstungen im Ausmaß von 1.040 m² auf Nichtwaldflächen (Gst. Nr. 2724 KG Straßwalchen Land, Eigentümer ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft) vorgesehen. Als Baumarten sind Schwarzerle, Feldahorn, Bergahorn, Flatterulme, Silberweide, Bruchweide, Silberpappel und Traubenkirsche vorgesehen; daneben werden verschiedene heimische Sträucher wie Hasel, Pfaffenhütchen, Schneeball etc. gepflanzt. Die vorgesehene Ersatzaufforstung ist zur Kompensation der entfallenden Wirkungen des Waldes durch die Dauerrodung von nunmehr insgesamt 897 m² ausreichend. Die im Projekt vorgesehene Fläche ist im Rodungsplan verortet. Sie ist derzeit landwirtschaftlich genutzt und für die vorgesehene Ersatzaufforstung gut geeignet.*

Der Sachverständige kommt in diesem Gutachten zusammengefasst zum Schluss, dass *aus forstfachlicher Sicht gegen die geplanten Rodungen bei Einhaltung der in Kap. 4 dieses Gutachtens vorgeschlagenen Bedingungen und Auflagen keine Einwände bestehen.*

Die seitens des forsttechnischen Sachverständigen als zwingend erachteten Auflagen wurden seitens der Behörde unter Mitankwendung des Forstgesetzes 1975 im Spruchpunkt I.5. vorgeschrieben.

III.6. Parteiengehör im Rahmen der öffentlichen mündlichen Verhandlung

Im Zuge der mündlichen Verhandlung am 9. und 10. Jänner 2020 in Lengau wurde den anwesenden Teilnehmern Gelegenheit geboten, Fragen an die Behörde, die Sachverständigen und Planer bzw. Ersteller der Umweltverträglichkeitserklärung sowie die Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG als Projektwerberin zu stellen bzw. ergänzende Einwendungen zu erheben.

Im Zuge der Rechtsbelehrungen zu Beginn der Verhandlung erfolgte durch den Verhandlungsleiter iSd. Verfahrensökonomie die Verfahrensordnung, dass sämtliche mündlich vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen, bei Bedarf unter Hilfenahme der anwesenden Vertreterinnen und Vertreter der UVP-Behörde zu Protokoll zu diktieren und zu unterfertigen sind. Nur mündlich im Zuge der Diskussion vorgebrachte und nicht protokollierte Stellungnahmen und Einwendungen würden im weiteren Verfahren nicht berücksichtigt werden. Dementsprechend wurde nach Protokollierung je ein Ausdruck der diktierten und unterfertigten Stellungnahme(n) aus der Niederschrift persönlich an den jeweiligen Verfasser übergeben.

Des Weiteren wurden die

- Alois Buchner, Sprecher des Personenkomitees für neue Verkehrslösungen Salzburg, Rabenschwand 19, 4894 Oberhofen vom 19. Dezember 2019
- Ergänzende schriftliche Stellungnahme der Landesumweltanwaltschaft Salzburg, Membergerstraße 42, 5020 Salzburg vom 8. Jänner 2019

in die, einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides bildende, Verhandlungsschrift aufgenommen und sind dort auf den Seiten 13 bis 15 wiedergegeben. Bereits vor der Verhandlung wurden diese Stellungnahmen den Sachverständigen für eine allfällige fachliche Behandlung

bzw. der ÖBB-Infrastruktur AG zur Stellungnahme vorab per E-Mail bei Einlangen und in Papierform im Zuge der Verhandlung übergeben.

Seitens der Projektwerberin wurde dazu in der Verhandlung Folgendes ausgeführt (Seite 26 f. der Verhandlungsschrift):

Zur Stellungnahme des Personenkomitees für eine neue Verkehrslösung Salzburg, Sprecher Alois Buchner vom 19.12.2019:

Die baulichen Maßnahmen im Bereich zwischen Neumarkt/Köstendorf, Steindorf und Friedburg wurden zwischen ÖBB und den Ländern OÖ und Salzburg abgestimmt und in entsprechenden Übereinkommen festgehalten. Darüber hinaus ist das Vorhaben Steindorf/Straßwalchen - Neumarkt/Köstendorf bereits mit Bescheid vom 18.3.2018, GZ. BMVIT-820.390/0001-IV/IVV/S4/2018, rechtskräftig genehmigt und steht bereits in Bau.

Die Errichtung eines Parkdecks in Neumarkt/Köstendorf sowie der Umbau des Bahnhofs Straßwalchen sind nicht Verfahrensgegenstand.

Zur Stellungnahme der Landesumweltanwaltschaft Salzburg vom 8.1.2020:

Durch die Fällung von sieben Bäumen sind nur häufig vorkommende bzw. weit verbreitete, ungefährdete Vogelarten betroffen. Als Maßnahme für den Verlust ist die Pflanzung von sieben Bäumen vorgesehen. Diese Maßnahme wird als ausreichend erachtet. Eine Außernutzungsstellung von Bäumen wird als nicht erforderlich erachtet.

Das Bergen von Reptilien erfolgt jedenfalls vor Beanspruchung relevanter Reptilienlebensräume und richtet sich zeitlich nach dem tatsächlichen Bauablauf unter Berücksichtigung der Phänologie der Reptilien und in Abstimmung mit der ökologischen Bauaufsicht.

Dem Umstand, dass die Mauereidechse in Salzburg nicht als autochthones Faunenelement gilt, wird bei beiden Vorhaben insofern Rechnung getragen, als die Anlage von Ersatzhabitaten lediglich im näheren Umfeld bereits besiedelter Standorte erfolgt.

Die Zauneidechse wurde hingegen weder im Rahmen der systematischen Erfassungen (im Zuge derer auch gezielt auf ein Vorkommen der Zauneidechse geachtet wurde) nachgewiesen, noch liegen Nachweise aus den Daten der Biodiversitätsdatenbank vor. Die Art ist innerhalb der Gruppe der Reptilien vergleichsweise leicht zu erfassen. Spezielle Maßnahmen für die Zauneidechse werden daher als nicht erforderlich erachtet.

Zur Absicherung des Baufeldes sind Abplankungen vorgesehen, die wird für Amphibien unüberwindbar ausgestaltet werden (z.B. mittels Amphibienzaun und Überstiegschutz). Die genaue Ausführung und lagemäßige Festlegung erfolgt im Zuge der Detailplanung im Einvernehmen mit der ökologischen Bauaufsicht. Die Errichtung von Lärmschutzwänden ist im Ergänzungsprojekt „Steindorf/Straßwalchen –Friedburg“ nicht vorgesehen.

Zur Sicherung der Funktionalität von Fortpflanzungs- und Ruhestätten (CEF-Maßnahmen) ist die Anlage von Strukturelementen für Reptilien (insbesondere für die Mauereidechse) sowie das Anbringen von Fledermauskästen vorgesehen. Bezüglich der Lage wird auf die Ausführungen in Punkt E.3 der ergänzenden Unterlagen vom 15.10.2019 verwiesen.

Die Anlage der Ersatzhabitats für Reptilien und das Anbringen der Nistkästen für Fledermäuse erfolgt vor dem Eingriff in die Habitate bzw. vor den Schlägerungsarbeiten. Der Umsetzungszeitpunkt richtet sich nach dem tatsächlichen Bauzeitplan in Abstimmung mit der ökologischen Bauaufsicht.

Bei durchsichtigen Glasflächen im Außenbereich wird Vogelschutzglas verwendet.

Die seitens der Sachverständigen protokollierten Aussagen zu den in der Verhandlung ergänzten Einwendungen sind der Verhandlungsschrift den Seiten 15 ff. zu entnehmen und wird auf diese verwiesen.

IV. Der festgestellte Sachverhalt

Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung ist die Erteilung der Genehmigung gemäß § 24g UVP-G 2000 für die beantragten Änderungen, einschließlich von Ergänzungen, des mit Bescheid vom 23. März 2018 zu GZ. BMVIT-820.390/0001-IV/IVVS4/2018 rechtskräftig genehmigten Vorhabens.

IV.1. Zu den (Umwelt)Auswirkungen des Vorhabens

Aufgrund des Ermittlungsverfahrens steht fest, dass unter der Voraussetzung, dass die in der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 9. Dezember 2019 und in den technischen Unterlagen bereits enthaltenen sowie die von den behördlich beigezogenen UVP-Gutachtern als zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen berücksichtigt werden, die Umweltverträglichkeit und somit Zulässigkeit des gegenständlichen Projekts im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau vorliegt. Bei projektgemäßer Errichtung der Projektänderungen -und Ergänzungen sowie dem projektgemäßen Betrieb des Vorhabens wird es zu keiner wie immer gearteten Gesundheitsgefährdung bzw. sonstigen Immissionen und Emissionen kommen. Auch Belästigungen, die als erheblich zu beurteilen wären, sind nicht abzuleiten.

Die durchgeführten Ermittlungen haben weiters ergeben, dass das geplante Vorhaben vom technischen Standpunkt betrachtet geeignet ist und dem aktuellen Stand der Technik entspricht. Es ergibt sich weiters, dass nach einhelligem fachlichem Dafürhalten auf die Berücksichtigungswürdigen öffentlichen Interessen Bedacht genommen wurde. Eine nachteilige Beeinträchtigung hat sich nicht ergeben.

Weiters steht auf Grund des Ermittlungsverfahrens fest, dass Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik begrenzt werden, die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst geringgehalten wird und Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden bzw. ordnungsgemäß entsorgt werden.

IV.2. Zum Trassenverlauf

Gegenstand der Änderungen und Ergänzungen der Umweltverträglichkeitsprüfung und des Verfahrens zur Sicherstellung des Trassenverlaufs ist das Hochleistungsstreckenbauvorhaben Umbau und Gleiszulegung Steindorf bei Straßwalchen - Neumarkt-Köstendorf der ÖBB - Strecke 101.02 Wien - Salzburg, km 287,201 - km 289,258 und die Elektrifizierung bis Friedburg der ÖBB-Strecke 261.01 Steindorf bei Straßwalchen - Braunau, km 1,082 - km 5,660 samt Nebenanlagen.

Die Antragstellerin beabsichtigt im Wesentlichen den Umbau samt Gleiszulegung im Bahnhofes Steindorf b. St. sowie die Elektrifizierung der Strecke 261.01 bis Friedburg.

Im rechtskräftigen UVP-Bescheid vom 23. März 2018 für den Abschnitt Steindorf b. St. - Neumarkt-Köstendorf ist der Umbau des Bahnhofes Steindorf b. St. inkl. der Errichtung eines dritten Gleises bis Neumarkt-Köstendorf vorgesehen.

Die Ausbaumaßnahmen auf der Westbahn im Flachgau sowie der Strecke Steindorf b. St.- Braunau sollen eine Angebotsverdichtung auf der S 2 (Salzburg - Straßwalchen) mit Durchbindung nach Freilassing und eine Verlängerung der S-Bahn in Richtung Mattigtal ermöglichen.

Die Elektrifizierung des etwa 5 km langen Streckenabschnittes von Steindorf b. St. nach Friedburg auf der Strecke Steindorf - Braunau ist die konsequente Fortsetzung der Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs. So ist es möglich die S-Bahn zum Bahnhof Friedburg im Taktverkehr durchzubinden sowie den Nahverkehr in Richtung Braunau zu attraktiveren

und durch den personenverkehrsgerechten Umbau des Bf. Friedburg samt P&R-Anlage die Situation für den Reisenden zu verbessern.

Das Betriebsprogramm 2025+ sieht somit gegenüber dem Bestand Fahrplan 2017 eine deutliche Zunahme der personenführenden Züge (etwa 70 Züge anstatt 26 Züge) sowie auch eine Erhöhung der VzG Geschwindigkeit auf 100 km/h vor.

Der Trassenverlaufsbereich ist in den Trassenverläufsplänen dargestellt, siehe Einlage B 04 01 11 bis B 04 01 19 (Plannummern 30-SF01-01-40101-F02 bis 30-SF01-01-40109-F02 vom 24. und 28. Mai 2019).

IV.3. Sachverhalt aus materiellrechtlicher Sicht

Hinsichtlich der mitanzuwendenden Genehmigungsbestimmungen des EisbG und der Bestimmungen zum Arbeitnehmerschutz wird auf die in Spruchpunkt I.3.1. nicht abschließende Aufzählung verwiesen. Der Umfang der Genehmigung ergibt sich insbesondere aus den einzelnen Unterlagen des Projektes. Diesbezüglich wird auf das vorliegende, mit Bescheidstempel versehene Einlagenverzeichnis gem. EBEV vom 24.6.2019, EZ A 01, Plannummer 30-SF01-00-00001-F00 und Mappe G-I (Umbau Steindorf. b. St. - Neumarkt-Köstendorf) vom 24.6.2019, EZ G 01, Plannummer 30-SN01PM-00-00001-F00) verwiesen.

Hinsichtlich der Mitanzwendung des Wasserrechtsgesetzes ist die Streckenentwässerung mit Versickerungen mittels Versickerungsbecken, Versickerungsmulden, Rückhaltebecken und einer Einleitung in den Pfongauerbach verfahrensgegenständlich.

Für die Herstellung des Vorhabens ist die dauernde Rodung der im Spruch angeführten Waldflächen im Ausmaß von 897 m² in der KG Straßwalchen Markt, KG Straßwalchen Land und der KG Neumarkt Markt verfahrensgegenständlich.

IV.4. Ergänzende Feststellungen

Die Ermittlungen der Behörde stützen sich auf das Einreichprojekt idF. der im Verfahren eingegangenen Auskünfte einschließlich der Umweltverträglichkeitserklärung und der materiellrechtlichen Einreichunterlagen (Unterlagen zur Trassengenehmigung, Bauentwurf, wasserrechtliche Unterlagen, Rodungsunterlagen und das Gutachten gem. § 31a EisbG sowie auf die Ergebnisse zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen und des Anhörungsverfahrens, insb. der Stellungnahmen und Einwendungen; siehe zur Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen unter Punkt V.) und der Erklärungen in der mündlichen Verhandlung.

Die Ermittlungen wurden im Zuge des Verfahrens durchgeführt (siehe zum Verfahrensablauf Punkt 1. der Bescheidbegründung).

Für weitere detaillierte Feststellungen siehe auch im Zuge der Erwägungen unter Punkt VI.

IV.5. Beschreibung der Änderungen und Abweichungen

Hinsichtlich der Beschreibung der gegenständlichen Änderungen und Abweichungen des rechtskräftig genehmigten Vorhabens wird auf den Antrag vom 17. Juni 2019 bzw. die Antragsunterlagen und auf den Bericht („Technischer Bericht“, EZ. G 02 02, Plannummer 30-SN01PM-00-50101-F01 vom 14. Juni 2019) und der „Darstellung der Umweltauswirkungen der Projektänderungen (EZ. I 01 01, Plannummer 30-SN01PM-00-10100-F00) verwiesen. Ferner wird hinsichtlich der Projektergänzungen auf den Antrag und die Einreichunterlagen (Inhaltsverzeichnis, EZ. A 01, Plannummer 30-SF01-00-00001-F00 vom 24. Juni 2019) hingewiesen (vgl. dazu Spruchpunkt I.3.1.).

V. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen

V.1. Allgemeines

Nachstehend wird auf die Einwendungen und Stellungnahmen, die während der öffentlichen Auflage gemäß § 24 Abs. 8 iVm § 9 UVP-G und § 3HIG und der öffentlichen mündlichen Verhandlung eingebracht wurden, eingegangen.

Jede während der öffentlichen Auflage, nämlich vom 17. September 2019 bis einschließlich 31. Oktober 2019 beim ho. Bundesministerium eingebrachte Stellungnahme und Einwendung wurde im Stellungnameteil der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 9. Dezember 2019 (Fragenbereich 4 ab Seite 189) von den Sachverständigen - mit Ausnahme der Rechtsfragen - ausführlich und individuell sowie bezogen auf die örtlichen Gegebenheiten der jeweiligen Einwenderin bzw. des jeweiligen Einwenders beantwortet.

Die während der Auflage der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung bei der UVP-Behörde eingelangten Stellungnahmen und jene Vorbringen der Verfahrensbeteiligten in der mündlichen Verhandlung von 9. bis zum 10. Jänner 2020 sowie die Auseinandersetzung der Sachverständigen damit, wurden in der Niederschrift über die mündliche Verhandlung festgehalten und ist dieser zu entnehmen.

Die ergänzende zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen sowie die Niederschrift über die mündliche Verhandlung wurden unter Spruchpunkt III. zu einem integrierenden Bestandteil dieses Bescheids erklärt.

V.2. Erwägungen zu den Rechtsfragen in den während der öffentlichen Auflage eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen sowie zu dem in der mündlichen Verhandlung erfolgten Vorbringen

Im Folgenden erfolgt eine Auseinandersetzung mit den Rechtsfragen, die in den während der öffentlichen Auflage eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen aufgeworfen wurden sowie zu den in der mündlichen Verhandlung vorgebrachten Stellungnahmen und Einwendungen.

V.2.1 Allgemeines

V.2.1.1. Einwendung

Im Allgemeinen ist darauf hinzuweisen, dass durch die Erledigung des verfahrenseinleitenden Antrages Einwendungen gem. § 59 Abs. 1 AVG als mit erledigt gelten. Diese Bestimmung trägt dem 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 behandelt.

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; Zl. 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 Einwendungen sind daher als 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 allgemeines, nicht auf die konkreten Verhältnisse abgestelltes Vorbringen stellt ebenso wenig taugliche 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.

V.2.1.2. Privatrechtliche 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).

Beachtlich wäre für die Behörde im Genehmigungsverfahren insbesondere auch, wenn von den Einwendern darauf hingewiesen wird, dass das beantragte Vorhaben auch auf andere Weise, vor allem ohne die vorgesehene oder mit weniger umfangreichen Eingriff in ihre Rechte, verwirklicht werden hätte können.

Hierbei wäre aber zu beachten, dass sich dieser Einwand auf eine Abweichung des eingereichten Projektes und nicht auf ein anderes Projekt beziehen müsste. Die Forderung, überhaupt die Trasse oder den Standort von notwendigen Anlagen zu verlegen, betrifft in der Regel ein anderes Vorhaben und damit einen anderen Genehmigungsgegenstand.

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.

V.2.1.3. Grundeinlöse

Generell ist folgendes festzuhalten:

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 errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien eingerichtet oder erweitert werden. Ein etwaiger Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden.

Die Erteilung der Detailgenehmigung unter Mitwirkung der materiellrechtlichen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes erfolgt unter der Voraussetzung des Erwerbes der erforderlichen Grundstücke und Rechte.

Im gegenständlichen Genehmigungsbescheid ist gem. §§ 24f Abs. 1a, 24g UVP-G 2000 iVm § 2 HIG auch festzustellen, ob das öffentliche Interesse an der dem Bescheid entsprechenden Durchführung des Bauvorhabens die entgegenstehenden Interessen überwiegt. Darin einge-

schlossen ist die Feststellung, dass die Inanspruchnahme der für die Realisierung des Bauvorhabens erforderlichen Grundstücke im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt.

V.2.1.4. Enteignung

Fragen der Grundeinlöse, der Einräumung von Servituten etc. sind grundsätzlich nicht Gegenstand des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens nach dem UVP-G 2000 und werden daher in diesem Genehmigungsbescheid nicht thematisiert.

Anzumerken ist noch, dass für die Verwirklichung des Bauvorhabens neben der noch erforderlichen Genehmigung im teilkonzentrierten Verfahren bei der Landesregierung gem. § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 auch noch die Erlangung der Verfügungsberechtigung über die vom gegenständlichen Bauvorhaben betroffenen Grundstücke erforderlich ist.

Sofern keine einvernehmliche Lösung erzielt werden kann, hat die Konsenswerberin als Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit, die Enteignung auf Grund der Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes (EisbEG), BGBl. Nr. 71/1954 idGF. zu beantragen.

V.2.1.5. Immissionen

Emissionen von Schadstoffen sind gem. § 24f Abs. 1 Z. 1. UVP-G 2000 nach dem Stand der Technik zu begrenzen. Dies bedeutet, dass dort, wo die Projektwerberin keinen Einfluss auf den Fuhrpark der Benutzer bzw. 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 gem. § 24f Abs. 1 Z. 2 UVP-G 2000 möglichst gering zu halten (Immissionsminimierungsgebot). Die Tatbestände des § 24f Abs 1 Z. 2 lit. a bis c leg. cit. legen einen absoluten Mindeststandard fest.

Zu Einwendungen die Wertminderung von Liegenschaften betreffend ist insbesondere festzuhalten, dass unter den Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 1 Z. 2 lit. a UVP-G 2000 auch angeführt wird, dass Immissionen zu vermeiden sind, die das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden. § 75 Abs. 1 GewO, dem das UVP-G 2000 diesbezüglich nachgebildet ist, stellt klar, dass darunter nicht die Möglichkeit einer bloßen Minderung des Verkehrswertes des Eigentums zu verstehen ist. Das Eigentum eines Nachbarn wird vielmehr nur bei Bedrohung seiner Substanz geschützt oder wenn eine sinnvolle Nutzung der Sache wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich ist (vgl. VwGH 24.06.2009, 2007/05/0171, VwGH 27.01 2006, 2003/04/0130, VwGH 18.05.2005, 2004/04/0099 etc., vgl. dazu Altenburger/Berger UVP-G2; § 17 Rz 45, oder Schmelz/Schwarzer UVP-G (2011) § 17 Rz 129).

V.2.1.6. Schienenlärm

Bei Eisenbahnvorhaben ist gem. § 24f Abs. 2 letzter Satz UVP-G 2000 die Zumutbarkeit einer Belästigung nach den bestehenden, besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen. Für die Begrenzung der Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs („Streckenlärm“) ist für den Neubau und den wesentlichen Umbau von Strecken(teilen) die Schienenverkehrs-Immissionschutzverordnung (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 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 dem UVP-G 2000 geboten. Der Verwaltungsgerichtshof hat mit Erkenntnis vom 28.11.2013, 2012/03/0045 ausgesprochen, dass es sich bei den Grenzwerten der SchIV 1993

um Mindeststandards handelt, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann (Hinweis: VwGH v. 22.10.2010, 2010/03/0014 und VfGH v. 13.12.2007, V 87/06).

Weiters hat der Verwaltungsgerichtshof festgehalten, dass der Hinweis der Behörde, die Grenzwerte der SchIV 1993 würden eingehalten, eine Auseinandersetzung mit dem aufgeworfenen Thema des Einflusses von Schallpegelspitzen auf die menschliche Gesundheit und der Notwendigkeit ihrer Begrenzung nicht entbehrlich macht.

Seitens des lärmtechnischen und humanmedizinischen Sachverständigen wurde hinsichtlich einer allfällig erforderlichen Unterschreitung der Grenzwerte der SchIV, das heißt, dass schon bei niedrigeren als den im Gesetz vorgegeben Grenzwerten Maßnahmen zu ergreifen sind, ausgeführt, dass aus fachlicher Sicht eine Unterschreitung der Grenzwerte der SchIV nicht erforderlich ist (vgl. ergänzende zusammenfassende Bewertung, Seite 113 f.).

Zur Problematik erforderlicher Bestandslärmmessungen hat der Verwaltungsgerichtshof zum Baulärm bei Hochleistungstreckenbauvorhaben ausgeführt, dass für den Fall, dass eine Messung am entscheidenden Immissionspunkt möglich ist, es - von Ausnahmefällen abgesehen - unzulässig ist, die dort zu erwartenden Immissionen aus den Ergebnissen einer Messung an einem anderen Ort zu prognostizieren (VwGH v. 19.12.2013, Zl. 2011/03/0160).

In einem weiteren Erkenntnis hat der Verwaltungsgerichtshof festgehalten, dass die bestehende Immissionsbelastung auch im Anwendungsbereich der SchIV grundsätzlich auf Basis von lärmtechnischen Messungen zu bestimmen ist, zumal in weiterer Folge aus der bestehenden Immissionsbelastung die in § 4 SchIV 1993 normierten Grenzwerte abgeleitet werden. (VwGH v. 9.9.2015, Zl. 2013/03/0120). In diesem Erkenntnis hat der VwGH ergänzend ausgeführt, dass er nicht verkennt, dass bei einem sich über etliche Kilometer ziehenden lärmemittierenden Linienvorhaben die Durchführung von Messungen an einer Vielzahl von Immissionspunkten die Verwirklichung eines derartigen Vorhabens unangemessen erschweren würde. Derart ist es bei einem solchen Vorhaben nicht von vornherein erforderlich, an jedem möglichen Immissionspunkt eine entsprechende Messung durchzuführen. Dies setzt aber voraus, dass nach dem maßgeblichen Stand der Technik für die Lärmbeurteilung und den Immissionsschutz die relevanten repräsentativen Immissionspunkte identifiziert werden, dort gemessen und dann auf der Grundlage dieser Messungen mittels geeigneter Berechnungen die Lärmbeurteilung durchgeführt werden kann. Ergibt sich dann in diesem Zusammenhang bei einem Vorhaben für einen Immissionspunkt, dass der dabei durch bloße Berechnung erzielte Wert in unmittelbarer Nähe zu dem Wert liegt, der nach (humanmedizinischer) sachverständiger Beurteilung nach Verwirklichung des Vorhabens zusätzliche Schallschutzmaßnahmen auf der Liegenschaft einer betroffenen Partei notwendig machen würde, kann auf Basis eines substantiierten Parteivorbringens auch dieser Punkt einen entscheidenden Immissionspunkt darstellen, an dem eine entsprechende Messung zu erfolgen hat.

Der Sachverständige für Lärmschutz hat diesbezüglich ausgeführt, dass die Lärmimmissionen durch die Projektwerberin nach dem Stand der Technik ermittelt und nachvollziehbar dargestellt wurden. Die darauf aufbauenden Einschätzungen sind plausibel. Der Sachverständige für Humanmedizin ersuchte die Projektwerberin nach einem Lokalaugenschein noch ein weiteres Objekt mit, das zu Wohnzwecken genutzt werde, in das Projekt aufzunehmen. Dieses Objekt wird nunmehr im Projekt berücksichtigt. Der Sachverständige für Lärmschutz führte weiters aus, dass dort wo die Grenzwerte gemäß § 4 SchIV nicht eingehalten werden objektseitige Maßnahmen zwingend erforderlichen und auch im Projekt vorgesehen sind (vgl. ergänzende zusammenfassende Bewertung, Seite 89 ff.).

Mit Erkenntnis vom 20.12.2016, Zl. Ro 2014/03/0035, hat der Verwaltungsgerichtshof wiederholt ausgesprochen, dass die Grenzwerte der SchIV 1993 nur einen Mindeststandard darstellen, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann. Daher hat sich der humanmedizinische Sachverständige mit der Frage, ob eine Unterschreitung der Grenzwerte im Einzelfall

vorliegt auseinander zu setzen. Der VwGH verweist weiters darauf, dass gem. § 2 Z. 5 der SchIV Freiflächen, wie insb. Erholungs-, Park- oder Gartenanlagen vor Lärm zu schützen sind. Ferner sei im und im Nahebereich von Objekten mit besonderem Schutzbedürfnis wie etwa Kindergärten Schulen, Kinderspielplätzen, Krankenhäuser und Altersheime zu prüfen ob ein erhöhtes Schutzbedürfnis bestehe.

Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wurde diesbezüglich ausgeführt, dass sich im Bereich der Haltestelle Straßwalchen West ein öffentlich zugänglicher Spielplatz befindet, der vom Bahnsteig durch eine Straße getrennt ist. Dies konnte durch einen Lokalausweis bestätigt werden. Der Sachverständige führte dazu aus, dass *„am Tag des Lokalausweises keine Kinder auf dem Spielplatz spielten, was aufgrund der vorherrschenden Wetterbedingungen und der Tageszeit (Lokalausweis am Vormittag) nicht verwundert. Aufgrund von Beobachtungen im Rahmen anderer Eisenbahnverfahren ist dem Gutachter aber das Verhalten spielender Kinder bei Durchfahrt von Zügen, auch von lauten Güterzügen bekannt. So zeigt sich, dass auch laute Güterzugvorbeifahrten weder zu Schreckreaktionen noch zu sonstigen lärmquellenbezogenen Reaktionen führen. Dies auch bei höheren Pegelwerten als im konkreten Verfahren zu erwarten sind. Auch ist die Kommunikation während der Zugvorbeifahrt bzw. des Stehenbleibens, Haltens und Anfahrens eines Zuges nicht eingeschränkt. Verhaltensänderungen oder -auffälligkeiten während Zugbewegungen waren nie zu beobachten.“*

Der Sachverständige stellte fest, dass die Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 sowie die im Rahmen des nach § 24 Abs. 1 leg. cit. durchzuführenden Genehmigungsverfahren anzuwendenden Verwaltungsvorschriften aus medizinischer Sicht als jedenfalls eingehalten anzusehen sind (vgl. ergänzende zusammenfassende Bewertung, Seite 121 f.).

Der Verwaltungsgerichtshof hat auch gerügt, dass die Behörde nicht ermittelt hat, ob es sich bei einem Messpunkt um einen maßgeblichen Immissionspunkt nach SchIV 1993 handelt.

§ 2 Abs. 5 SchIV legt fest, dass sich der maßgebende Immissionspunkt bei Gebäuden 0,50 m außerhalb und in der Mitte des betrachteten Fensters befindet. Bei Freiflächen (Erholungs-, Park- und Gartenanlagen), die vor Lärm zu schützen sind, ist der Immissionspunkt 1,50 m über Boden an der maßgebenden Stelle anzunehmen.

Der Sachverständige für Lärmschutz hat ausdrücklich bestätigt, dass § 2 Abs. 5 SchIV jedenfalls umgesetzt wurde (vgl. ergänzende zusammenfassende Bewertung, Seite 89 f.).

Durch die Aufnahme der zwingenden Auflagenvorschläge des humanmedizinischen Sachverständigen sowie des Sachverständigen für Lärmschutz in den Spruch dieses Bescheides ist bei deren Einhaltung aus Sicht der Behörde jedenfalls davon auszugehen, dass es durch den vorhabensbedingten Schienenlärm zu keiner Gesundheitsgefährdung und keiner unzumutbaren Belästigung der Anrainer kommt.

Zum gemäß § 31b Abs. 1 Z. 2 EISbG vorzulegenden und mit den Projektunterlagen vorgelegten Betriebsprogramm (Teilbericht Betriebsprogramm, EZ. B 02 01 02, Plannummer 30-SF01-00-20102-F00 vom 17. Mai 2019) ist anzumerken, dass dieses den 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, Erschütterungen 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 Genehmigung gem. § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 darstellen.

Somit hat die Projektwerberin unbeschadet des tatsächlichen gefahrenen Betriebsprogramms die im Projekt und im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren festgelegten Immissions-

schutzgrenzwerte jedenfalls einzuhalten. Mögliche künftige Kapazitätsausweitungen nach Inbetriebnahme des gegenständlichen Vorhabens, mit denen die der gegenständlichen Genehmigung zugrundeliegenden Emissions- und Immissionsgrenzwerte überschritten werden, lösen im künftigen Betrieb gem. § 19 EISG eine rechtliche Verpflichtung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens aus, entsprechende zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen.

V.2.1.7. Sonstiger Lärm

Die im konkreten Zusammenhang zu beurteilende, aus den Bauarbeiten zur Verwirklichung des Vorhabens resultierenden Lärmimmissionen unterliegen nicht dem Anwendungsbereich der SchIV 1993, weil - wie sich aus § 1 Abs. 1 SchIV ergibt - die Verordnung nur hinsichtlich der Schallimmissionen aufgrund des Schienenverkehrs (Zugverkehrs) anwendbar ist (VwGH v. 19. Dezember 2013, 2011/03/0160). Die Zumutbarkeit der aus dem Baulärm resultierenden Immissionen ist vielmehr anhand des Maßstabs des § 77 Abs. 2 iVm § 74 Abs. 2 Z. 2 GewO 1994 zu beurteilen. (VwGH v. 18.1.2017, Zl. 2014/03/0035).

Hinsichtlich des Baulärms stellt der lärmtechnische Sachverständige fest, dass sich der Untersuchungsraum für die Bauphase auf die direkte Umgebung der umzubauenden Gleisanlagen beschränkt. Als Stand der Technik zur Begrenzung der Baulärmimmissionen werden die Baulärmregelungen der Verordnung BStLärmIV für Bundesstraßen herangezogen. Die schalltechnische Untersuchung der Betriebsphase, die unter anderem den Schienen- und Verschubverkehr sowie die Park&Ride-Anlage inkludiert, erfolgte nach den dem Stand der Technik entsprechenden Methoden, Parkplatzlärmstudie des Bayrischen Landesamtes für Umweltschutz und RVS 04.02.11 (vgl. ergänzende zusammenfassende Bewertung, Seite 90 ff.).

Die Beurteilung der Schallimmissionen in Betriebs- und Bauphase wurden gem. SchIV (Betriebsphase) und ÖAL Richtlinie 3 Blatt 1 (Bauphase) durchgeführt.

Zusammenfassend wird seitens des lärmtechnischen und des humanmedizinischen Sachverständigen festgehalten, dass unter Berücksichtigung der Maßnahmen, wie sie im Projekt formuliert sind sowie der ergänzend vom Sachverständigen für Lärmtechnik geforderten zwingenden Maßnahmen sichergestellt ist, dass das Leben und die Gesundheit von Menschen durch Bau- und Betriebslärm des gegenständlichen Projekts nicht gefährdet bzw. dass es zu keinen erheblichen und unzumutbaren Belästigungen kommen wird (vgl. ergänzende zusammenfassende Bewertung, Seite 110 f.).

V.2.1.8. Öffentliches Interesse

Dieses findet seine Begründung insb. darin, dass die Strecke Attnang-Puchheim - Staatsgrenze bei Salzburg mit Verordnung der Bundesregierung vom 19. Dezember 1989, BGBl Nr. 675/1989 (2. Hochleistungsstreckenverordnung) zur Hochleistungsstrecke erklärt wurde, womit davon auszugehen ist, dass der Einrichtung dieser Eisenbahnstrecke gem. § 1 Abs 1 HIG 1989 eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt.

Die gegenständliche Hochleistungseisenbahnstrecke „Wien-Salzburg“ (Strecke 101.02) ist gemäß der Verordnung Nr. 1315/2013/EU vom 11. Dezember 2013 des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitssystems sowie der TEN-Hauptachse Nr. 17 (Magistrale für Europa, Paris - Straßburg - Stuttgart - Wien - Bratislava/Budapest) und somit Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN).

Der Verwaltungsgerichtshof hat mit Erkenntnis vom 14. November 2006 (VwGH v. 14.11.06, Zl. 2004/03/0053) festgehalten, dass das dort beschwerdegegenständliche Projekt einen notwendigen Bestandteil des Ausbaues des HL-Streckenabschnittes Wien - Salzburg darstellt und

als Teil des TEN (transeuropäische Netze) Bestandteil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ist.

Gegenstand des vorliegenden Projektes ist der Nahverkehrsausbau im Bereich der Verkehrsstationen Steindorf b. Straßwalchen und Neumarkt-Köstendorf. Das Vorhaben soll zur Attraktivierung des Salzburger Nahverkehrs Richtung Straßwalchen bzw. Braunau führen. Es erfolgen ein personenverkehrsgerechter Umbau des Bahnhof Steindorf bei Straßwalchen samt Gleiszulegungen sowie die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke 261.01 bis zum Bahnhof Friedburg samt Umbauarbeiten und der Errichtung einer Park&Ride-Anlage. Durch diese Maßnahmen wird die Einrichtung eines S-Bahntakts Salzburg - Friedburg und eines REX-Taktes Salzburg - Braunau bzw. Attnang-Puchheim ermöglicht.

Für die Belange des Klimaschutzes ergibt sich durch die Elektrifizierung der Strecke 261.01 von ca. 5 km bei Elektroantrieb statt Dieseltraktion ein CO₂ Einsparungspotential. Hinsichtlich Feinstaub sind die Änderungen zwar geringer, da hier der Beitrag durch Abrieb von Schienen, Rädern, etc. den motorbedingten Feinstaubanteil übersteigt und dieser unabhängig von der Antriebsart ist. Das Vorhaben führt demzufolge auch zu einer Reduktion von CO₂ durch dieselbetriebene Triebwagen sowie motorbedingtem Feinstaub.

Aus Sicht des oberösterreichischen Standortanwaltes ist die Westbahnstrecke für die oberösterreichische Wirtschaft sowohl im Güter-, als auch im Personenverkehr eine der bedeutendsten Infrastruktur-Verbindungen mit dem Haupthandelspartner Deutschland. Sie verbindet Oberösterreich aber auch mit dem Großteil der übrigen EU-Mitgliedsstaaten und mit den für den Überseehandel Österreichs überaus wichtigen Nordseehäfen.

Diese Eisenbahnstrecke erfüllt einerseits für das Innviertel eine wichtige Anbindungsfunktion an die nationale und internationale Hauptschlagader Westbahnstrecke. Andererseits besteht für diese Teile unseres Bundeslandes naturgemäß aufgrund der räumlichen Nähe eine intensive Orientierung zur Landeshauptstadt bzw. zum Bundesland Salzburg. Diese Strecke erfüllt daher für das Innviertel auch wichtige Funktionen im Personennahverkehr. Künftig können auch die Zugverbindungen ab Braunau durch das gesamte Mattigtal direkt bis Salzburg Hauptbahnhof durchgeführt werden. Dadurch kann der ÖPNV erheblich attraktiviert werden, weil Umsteigenotwendigkeiten entfallen und Verbindungen beschleunigt werden.

Es wird auch auf § 19 Abs. 1 EisebG verwiesen, wonach das Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet ist die Eisenbahn unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Betriebs der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn zu bauen, erhalten und zu ergänzen.

Das öffentliche Interesse an der Schaffung einer zukunftsorientierten und leistungsfähigen Eisenbahn durch die Errichtung des gegenständlichen Vorhabens ist gegenüber allfälligen öffentlichen Interessen der Gebietskörperschaften somit als überwiegend anzusehen. Auch ist der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer als der Nachteil, der den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

V.2.2. Zu den Stellungnahmen im Einzelnen

V.2.2.1 in der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung behandelte Stellungnahmen und Einwendungen

A001 Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Stubenring 1, 1010 Wien vom 12.9.2019

Gemäß § 12 Abs. 4 Arbeitsinspektionsgesetz 1993 - ArbIG, BGBl. Nr. 27/1993 idgF., ist in Verwaltungsverfahren in Angelegenheiten, die den Schutz der Arbeitnehmer berühren das zu-

ständige Arbeitsinspektorat, hier somit das Verkehrs-Arbeitsinspektorat als Partei beizuziehen. Die Parteistellung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates liegt somit vor.

Gemäß § 101 Abs. 4 ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes - ASchG, BGBl. Nr. 450/1994 idGF., kann die (nunmehrige) Bundesministerin für Arbeit, Familie und Jugend sofern gesetzliche Bestimmungen vorsehen, dass im Genehmigungsverfahren Gutachten oder öffentliche Urkunden beizugeben sind, durch Verordnung festlegen, in welcher Weise die Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes in den Gutachten oder öffentlichen Urkunden zu berücksichtigen sind und deren Einhaltung nachzuweisen ist. Darüber hinaus kann die zuständige Bundesministerin durch Verordnung festlegen in welcher Weise die Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes in Verwaltungsverfahren zu berücksichtigen sind und deren Einhaltung nachzuweisen ist.

Die Vorgangsweise und Kriterien zur Prüfung der Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes wird in der Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr 2017 - AVO Verkehr 2017, BGBl. II Nr. 17/2012 idF. BGBl. II Nr. 307/2017 des Bundesministers für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz festgelegt. Insbesondere in den §§ 11 und 12 der zitierten Norm ist die Prüfung der Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren festgelegt. Gemäß § 1 Abs. 3 AVO Verkehr 2017 gelten die Bestimmungen der §§ 11 und 12 der zitierten Verordnung für Genehmigungsverfahren nach dem UVP-G 2000 soweit u.a. Genehmigungen nach dem EisbG berührt sind.

Seitens des Verkehrs-Arbeitsinspektorates wurde in der Stellungnahme vom 12. September 2019 auf die Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer hingewiesen, die von der Genehmigungsbehörde im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu berücksichtigen sind.

Einwendungen wurden somit vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat nicht erhoben und wird inhaltlich auf die fachlichen Aussagen im Umweltverträglichkeitsgutachten zum Schutz der Arbeitnehmer und aus rechtlicher Sicht auf die Erwägungen zum Eisenbahngesetz einschließlich der Arbeitnehmerschutzbestimmungen unten verwiesen.

A002 Landeshauptmann von Oberösterreich, Wasserwirtschaftliches Planungsorgan, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz vom 12.8.2019

Gemäß § 24a Abs. 3 UVP-G 2000 hat die Behörde nach § 24 Abs. 1 leg. cit. den mitwirkenden Behörden die sie betreffenden Projektunterlagen zur Stellungnahme zu übermitteln. Das sind jene gem. § 2 Abs. 1 Z. 1 leg. cit. und die Behörde gem. § 24 Abs. 3 leg. cit.

Der Landeshauptmann von Oberösterreich hat aufgrund seiner Parteistellung gem. § 19 Abs. 1 Z. 4 leg. cit. als wasserwirtschaftliches Planungsorgan eine positive Stellungnahme zum Vorhaben abgegeben. Aus Sicht des wasserwirtschaftlichen Planungsorganes bestehen zum beantragten Vorhaben keine gewichtigen Bedenken, wenn die in der Stellungnahme aufgelisteten Maßnahmen eingehalten werden. Diese Maßnahmen wurden auch von den Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächengewässer sowie Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser beurteilt und berücksichtigt.

A003 Landeshauptmann von Salzburg, Eisenbahnbehörde (Nebenbahnen), Michael-Pacher-Straße 36, 5010 Salzburg vom 20.8.2019

Bei der Eisenbahnstrecke Nr. 261.01, Steindorf b. St. - Braunau a. I., Abschnitt Steindorf b. St. bis Friedburg, handelt es sich gem. § 4 Abs. 2 EisbG 1957 um eine Nebenbahn, da es sich um keine Hochleistungsstrecke nach dem HIG 1989 handelt.

Der Landeshauptmann von Salzburg hat als für Nebenbahnen zuständige Behörde gem. § 12 Abs. 2 Z. 1 EisbG eine positive Stellungnahme zum Vorhaben abgegeben. Diese wurde vom Sachverständigen für Eisenbahnwesen, Eisenbahntechnik (technische Belange) und Straßenverkehr beurteilt und zustimmend aufgenommen.

A004 Landeshauptmann von Salzburg, Wasserwirtschaftliches Planungsorgan, Michael-Pacher-Straße 36, 5010 Salzburg, 23.9.2019

Der Landeshauptmann von Salzburg hat aufgrund seiner Parteistellung gem. § 19 Abs. 1 Z. 4 leg cit. als wasserwirtschaftliches Planungsorgan eine positive Stellungnahme zum Vorhaben abgegeben. Aus Sicht des wasserwirtschaftlichen Planungsorganes bestehen zum beantragten Vorhaben keine gewichtigen Bedenken, wenn die in der Stellungnahme aufgelisteten Maßnahmen eingehalten werden. Diese Maßnahmen wurden auch von den Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächengewässer sowie Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser beurteilt und berücksichtigt.

B001 Landesumweltanwaltschaft Salzburg, Membergerstraße 42, 5020 Salzburg vom 14.8.2010 und vom 29.10.2019 (= B004)

Gemäß § 19 Abs. 1 Z. 3 UVP-G 2000 kommt dem Umweltanwalt im Genehmigungsverfahren und im Verfahren Parteistellung zu. Dieser ist berechtigt, die Einhaltung von Rechtsvorschriften, die dem Schutz der Umwelt dienen, als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen und Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht sowie Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben. Die Stellungnahme der Umweltanwaltschaft ist auch im Zuge der öffentlichen Auflage- und Einwendungsfrist und somit rechtzeitig erfolgt. Dem Umweltanwalt kommt somit Parteistellung zu.

Mit Stellungnahme vom 14. August 2019, identisch der vom 29. Oktober 2019, stellte die Salzburger Umweltanwaltschaft Forderungen hinsichtlich der Schutzgüter biologische Vielfalt, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume und Lärmschutz.

Der Sachverständige für Ökologie (biologische Vielfalt inkl. Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume) inkl. Gewässerökologie hat die Einwendungen und Maßnahmenvorschläge geprüft und die Projektwerberin im Zuge eines Auskunftsauftrages zu GZ. BMVIT-820.390/0004-IV/IVVS4/2019 vom 12.9.2019 aufgefordert ergänzende bzw. vertiefende Informationen vorzulegen, welche von der Antragstellerin mit Schreiben vom 15. Oktober 2019 übermittelt wurden und nunmehr Bestandteil der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung sind.

Allgemein ist darauf hinzuweisen, dass im gegenständlichen teilkonzentrierten Verfahren gem. § 24f Abs. 3 UVP-G 2000 die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung zu berücksichtigen sind und durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften (insb. auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen ist. Dies ist aber bei ökologischen Fragestellungen nur unvorgreiflich der noch zu behandelnden Materie des Naturschutzes im teilkonzentrierten Verfahren bei der Salzburger Landesregierung möglich, wo die in diesem Bescheid aufgenommenen Nebenbestimmungen ergänzt bzw. um weitere Nebenbestimmungen ergänzt werden können.

Diese in der Stellungnahme formulierten Maßnahmenvorschläge wurden vom Sachverständige für Ökologie (biologische Vielfalt inkl. Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume) inkl. Gewässerökologie beurteilt und berücksichtigt.

B002 Oberösterreichische Umweltanwaltschaft, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz vom 1.8.19 und vom 30.10.2019 (= B005)

Gemäß § 19 Abs. 1 Z. 3 UVP-G 2000 kommt dem Umweltanwalt im Genehmigungsverfahren und im Verfahren Parteistellung zu. Dieser ist berechtigt, die Einhaltung von Rechtsvorschriften, die dem Schutz der Umwelt dienen, als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen und Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht sowie Revision an den Verwaltungs-

gerichtshof zu erheben. Die Stellungnahme der Umweltschutzbehörde ist auch im Zuge der öffentlichen Auflage- und Einwendungsfrist und somit rechtzeitig erfolgt. Dem Umweltschutzanwalt kommt somit Parteistellung zu.

Mit Stellungnahme vom 1. August 2019 sowie vom 30. Oktober 2019, stellte die Oberösterreichische Umweltschutzbehörde Forderungen hinsichtlich der Schutzgüter Wasser, biologische Vielfalt, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume.

Allgemein ist darauf hinzuweisen, dass im gegenständlichen teilkonzentrierten Verfahren gem. § 24f Abs. 3 UVP-G 2000 die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung zu berücksichtigen sind und durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften (insb. auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen ist. Dies ist aber bei ökologischen Fragestellungen nur unvorgreiflich der noch zu behandelnden Materie des Naturschutzes im teilkonzentrierten Verfahren bei der Oberösterreichischen Landesregierung möglich, wo die in diesem Bescheid aufgenommenen Nebenbestimmungen ergänzt bzw. um weitere Nebenbestimmungen ergänzt werden können.

Diese in der Stellungnahme formulierten Maßnahmenvorschläge wurden vom Sachverständigen für Ökologie (biologische Vielfalt inkl. Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume) inkl. Gewässerökologie beurteilt und berücksichtigt.

B003 Gemeinde Lengau, Salzburger Straße 9, 5211 Friedburg vom 18.7.2019

Die Gemeinde Lengau gab als Standortgemeinde eine positive Stellungnahme zum Vorhaben ab. Anzumerken ist, dass es sich dabei um keine Einwendung im Rechtssinne handelt.

B006 Wirtschaftskammer Oberösterreich, Standortanwalt, Hessenplatz 3, 4020 Linz vom 30.10.2019

Die Wirtschaftskammer Oberösterreich hat als Standortanwalt iSd. § 19 Abs. 1 Z. 8 UVP-G 2000 Parteistellung im UVP-Vorhaben. Im Zuge Miteinbeziehung der mitwirkenden Behörden und sonstigen Formalparteien hat der Standortanwalt von Oberösterreich eine positive Stellungnahme zum Vorhaben abgegeben. Dabei ist anzumerken, dass es sich bei dieser Stellungnahme um keine Einwendung im Rechtssinne handelt.

C001 Arbeiterkammer für Salzburg, Markus-Sittikus-Straße 10, 5020 Salzburg vom 8.7.2019

Die Arbeiterkammer Salzburg hat nach § 3 HIG 1989 im Zuge der Trassengenehmigung gemäß § 4 Abs. 1 leg. cit. ein Anhörungs- und Stellungnahmerecht. Die Stellungnahme der Arbeiterkammer Salzburg ist noch vor Einleitung des Verfahrens an den (damaligen) Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ergangen (GZ. BMVIT-820.390/0002-IV/IVVS4/2019).

Dieses Schreiben wurde von den Sachverständigen für Eisenbahnwesen, Eisenbahntechnik (technische Belange) und Straßenverkehr sowie Eisenbahnwesen und Eisenbahntechnik (betriebliche Belange) geprüft und dazu Stellung genommen.

D001 Ing. Alfred Wolff, Bahnweg 3, 5211 Lengau vom 29.10.2019

Der Einschreiter, Herr Ing. Alfred Wolff, wohnt in unmittelbarer Nähe zum Projektgebiet und könnte somit die durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens, insb. hinsichtlich der Errichtung der auf Seite zur Bahn längsseitig geplanten Versickerungsbecken 2 und Versickerungsbecken 3 bzw. durch Lärm gefährdet oder belästigt werden, weshalb ihm als Nachbarn Parteistellung gemäß § 19 Abs. 1 Z. 1 UVP-G 2000 zukommt.

In seinem Schreiben wendet Herr Ing. Wolff ein, dass *auf seinem Grundstück ein Trinkwasserversorgungsbrunnen, welcher als BRLG05 im Projekt aufgenommen ist, liegt. Er fordere besondere Sorgfalt hinsichtlich Verunreinigungen seines Brunnens, welcher sich im Nahebereich der Sickerbecken befindet. Besonders weil es hier zur Versickerung von Oberflächenwässern aus den angrenzenden gewerblichen Verdachtsflächen (Bodit und Feldbacher) kommt.*

Außerdem befinden sich im Bereich des Sickerbeckens 2 sowie im Bereich der Sickerbecken 3 und 4 Altlasten und Deponien, welche bei der Verfüllung des ehemaligen Grabens entlang der Bahnlinie von km 3,970 bis 4,250 hier eingebaut wurden. Er fordere diese Verunreinigungen und Abfälle restlos zu entfernen, sowie beim Ausheben dieser vermuteten Schadstoffe auf schonende Art und Weise vorzugehen, um eine Grundwassergefährdung auszuschließen. Denn durch ein Bewegen oder nicht vollständiges Entfernen dieser Abfälle ist eine Kontaminierung des Grundwassers zu befürchten.

Ebenso fordere Herr Ing. Wolff bei der Erstellung der Sickerbecken eine Absicherung zwischen der Aufschließungsstraße und der Beckenoberkante, welche den Regeln der RVS entspricht, um eine gefahrlose Benützung der Straße zu ermöglichen.

Hinsichtlich Nacharbeit, Lärm- und Staubbelastung sowie verkehrstechnische Erreichbarkeit fordere er eine schonende Arbeitsweise um ein Bewohnen meines Objektes während der Bauarbeiten zu ermöglichen, und Verunreinigen seines Hauses und des betreffenden Grundstücks hintanzuhalten. Hinsichtlich einer möglichen Nacharbeit fordere er detaillierte Informationen, sowie einen ständigen Kontakt zur späteren Bauaufsicht.

Durch Überlieferung ist ihm von der Möglichkeit einer Beeinträchtigung des Bahnhofgelände durch Kriegs- und Kampfmittel berichtet worden. Darauf will der Einschreiter besonders hinweisen.

Inhaltlich wird auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Äußerungen der Sachverständigen für die Fachbereiche Eisenbahnwesen, Eisenbahntechnik (technische Belange) und Straßenverkehr, Lärmschutz, Wasserbautechnik und Oberflächengewässer, Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser sowie Abfallwirtschaft, Boden und Grundwasserchemie in der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung (Seite 212 ff.) verwiesen.

Besonders wird auf die Stellungnahme des Sachverständigen für Lärmschutz verwiesen, der dazu festgestellt hat, dass *für das Objekt Bahnweg 3, 5211 Lengau mit der projektinternen Bezeichnung Haus 1325 aufgrund der prognostizierten Lärm-Beurteilungspegel Anspruch auf objektseitigen Lärmschutz besteht. Darüber hinaus sind Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung während des Baubetriebes vorgesehen (unter anderem Minimierung Massentransporte, lärmarme Baugeräte und Baumethoden). Eine Ansprechstelle (Ombudsmann) in der Baustellenleitung mit entsprechenden Befugnissen ist von Seiten der Projektwerberin vorgesehen. Diese Maßnahme wird in einem zusätzlichen Auflagenvorschlag erweitert und präzisiert. So müssen Arbeiten außerhalb der Regelarbeitszeit am Tag (6:00 bis 19:00) ausreichend kommuniziert werden, die Kontaktmöglichkeit nachweislich angeboten werden und bei Bedarf Maßnahmen zur Beweissicherung und Lärminderung soweit möglich erfolgen.*

Weiters ist hinsichtlich einer möglichen Verunreinigung des Hausbrunnens von Herrn Ing. Wolff auf die Stellungnahme des Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser zu verweisen. Dieser stellte fest, dass *eine mögliche Verunreinigung ausgeschlossen werden kann. Zum Beweis dieser Nichtbeeinträchtigung wird der Brunnen beweisgesichert (siehe Spruchpunkt IV.4.2.1.6.). Der Hinweis, dass Oberflächenwässer aus dem benachbarten Gewerbegebiet (Bodit und Feldbacher) vorhanden seien, liegt außerhalb des gegenständlichen Projektbereiches.*

Hinsichtlich möglicher existierender Kampfmittel verweist der Sachverständige für Eisenbahnwesen, Eisenbahntechnik (technische Belange) und Straßenverkehr auf die ONR 24406-1

(ÖNORMREGEL) „Geotechnik - Untergrundbeurteilung hinsichtlich Kampfmittel, Gefährdungsabschätzung sowie Maßnahmen und Vorgangsweise bei Kampfmittelerkundung“. Dazu wurde im Spruch auch die Maßnahme IV.1.4. vom Sachverständigen formuliert.

D002 Harald Schober, Bahnweg 4, 5211 Lengau vom 30.10.2019

Der Einschreiter, Herr Harald Schober, wohnt in unmittelbarer Nähe zum Projektgebiet und könnte somit die durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens, insb. hinsichtlich der Errichtung der auf Seite zur Bahn längsseitig geplanten Versickerungsbecken 2 und Versickerungsbecken 3 bzw. durch Lärm gefährdet oder belastigt werden, weshalb ihm als Nachbarn Parteistellung gemäß § 19 Abs. 1 Z. 1 UVP-G 2000 zukommt.

In seinem Schreiben (inhaltlich ident zu dem Schreiben von Herrn Ing. Wolff) wendet Herr Schober ebenfalls Bedenken bezüglich seines Trinkwasserbrunnens, Lärm- und Staubbelastung sowie die Möglichkeit der Beeinträchtigung und Nachteile durch Kriegs- und Kampfmittel, ein.

Inhaltlich wird auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Äußerungen der Sachverständigen für die Fachbereiche Eisenbahnwesen, Eisenbahntechnik (technische Belange) und Straßenverkehr, Lärmschutz, Wasserbautechnik und Oberflächengewässer, Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser sowie Abfallwirtschaft, Boden und Grundwasserchemie in der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung (Seite 212 ff.) verwiesen.

Es wird auf die Ausführungen zu Herrn Ing. Wolff verwiesen, wonach auch für das Haus von Herrn Schober, Bahnweg 4, Anspruch auf objektseitigen Lärmschutz besteht und weiters dessen Brunnen in das Beweissicherungsprogramm aufgenommen wird.

D003 Karin Thür, Bahnhofstraße 21, 5211 Lengau vom 29.10.2019

Die Einschreiterin, Frau Karin Thür, wohnt in unmittelbarer Nähe zum Projektgebiet und könnte somit die durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens, insb. hinsichtlich der Errichtung der auf Seite zur Bahn durch Lärm gefährdet oder belastigt werden, weshalb ihr als Nachbarin Parteistellung gemäß § 19 Abs. 1 Z. 1 UVP-G 2000 zukommt.

Inhaltlich wird auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Äußerungen der Sachverständigen für die Fachbereiche Lärmschutz und Humanmedizin in der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung (Seite 218) verwiesen.

Besonders wird auf die Stellungnahme des Sachverständigen für Lärmschutz verwiesen, der dazu festgestellt hat, *dass für das Objekt Bahnhofstraße 21 mit der projektinternen Bezeichnung Haus 1299 detaillierte Lärmindizes für den Bestand, die Nullvariante und die Prognose im Jahr 2025 vorliegen. Die jeweils am höchsten betroffene Fassade weist für den Schienenverkehrslärm einen $L_{r,Nacht}$ Wert von 55 dB auf und für den Baulärm einen Beurteilungspegel von $L_{r,Bau,Tag,W}$ von 70 dB. Damit sind sowohl nach der SchIV als auch nach den Kriterien zum Baulärm objektseitige Maßnahmen umzusetzen. Darüber hinaus wurden im Rahmen der Begutachtung für den Bereich Lärmschutz strengere Kriterien und niedrigere Grenzwerte zur Prüfung von Lärmschutzmaßnahmen angewandt. Bahnseitige Maßnahmen im Bereich des Wohnobjektes Bahnhofstraße 21 wurden nachvollziehbar mittels zweier Variantenplanungen geprüft. Die möglichen Lärmschutzwandvarianten wären aufgrund des Verhältnisses von zwei in diesem Bereich schutzwürdiger Wohnobjekte gegenüber den Errichtungskosten einer Wand nicht mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand umzusetzen. Dazu legte die Projektwerberin die entsprechenden Wirtschaftlichkeitsberechnungen mit konkreten Ergebnissen vor (siehe Ergänzende bzw. vertiefende Informationen vom 15.10.2019).*

Der humanmedizinische Sachverständige führt zur Stellungnahme von Frau Thür aus, dass *sich im Rahmen des Lokalausweises zeigte, dass das Wohnobjekt mit der Nummer 1299 gemäß Ergebnis und Maßnahmenplan, Einlagezahl E 02 02 und der Adresse Bahnhofstraße 21 dem*

Bahnhof Friedburg und Gewerbebetrieben benachbart ist. Vor dem Wohngebäude verläuft eine zum Zeitpunkt des Lokalausweises stark befahrene Straße.

Wie vom lärmtechnischen Sachverständigen dargelegt, ist das Wohnhaus von Frau Thür sowohl aus Sicht des zu erwartenden Baulärms als auch aus Sicht des zu erwartenden Betriebslärms mit objektseitigen Maßnahmen zu schützen. Somit ist davon auszugehen, dass die Forderung gem. § 5 Abs. 5 der SchIV „Beurteilungspegel im Rauminnen von 30 dB“ eingehalten werden kann. Damit ist sichergestellt, dass es im Rauminnen zu keinen erheblichen Belästigungswirkungen kommen kann und keine Gefahr für die Gesundheit der dort Wohnenden besteht.

Was den von Frau Thür angesprochenen Schutz ihres Freiraums betrifft, so ist festzuhalten, dass gem. SchIV Freiflächen dann vor Lärm zu schützen sind, wenn es sich um Erholungs-, Park- und Gartenanlagen handelt. Der Freibereich des Wohnhauses der Frau Thür fällt aus fachlicher Sicht nicht in diese Kategorien.

Gemäß der Rasterlärmkarte Prognose 2025 Einlagezahl E 02 05 weist der den Bahngleisen zugewandte Freibereich des Wohnhauses Thür im Tagzeitraum überwiegend Immissionen von größer 55 dB bis kleiner gleich 60 dB auf. Ein kleiner den Gleisen direkt zugewandte Teil des Freiraums ragt in den Bereich größer 60 dB bis kleiner gleich 65 dB.

Aufgrund der ausgewiesenen Pegelwerte, aber auch vor allem aufgrund der für den Bahnlärm typischen lärmfreien Intervalle kann man auch im Nahbereich der konkreten Schienenstrecke davon ausgehen, dass eine Kommunikation im Freien in normaler Sprachlautstärke zwischen Erwachsenen, zwischen Erwachsenen und Kindern und zwischen Kindern möglich ist.

Gemäß dem Gutachten Lassnig Neuberger („Studie der Verkehrslärmauswirkungen im Freien und vergleichsweise in Räumen bei gekippten und bei geschlossenen Fenstern, Untersuchung der Unterschiede von Schienenverkehrslärm zu Straßenverkehrslärm zur schalltechnischen und humanmedizinischen Beurteilung des Schienenbonus“, erstellt von Univ. Prof. Dr. Manfred Neuberger und Ing. Erich Lassnig aus dem Jahr 2013) wirken Güterzüge 23 Sekunden und andere Züge 12 Sekunden an einem Immissionspunkt bei einer Entfernung von 100 Meter zur Gleisachse ein, bei Immissionspunkten die näher an der Bahntrasse liegen sind die zeitlichen Einwirkungen entsprechend kürzer.

Aufgrund der geringeren Geschwindigkeit der Züge im konkreten Verfahren bzw. der Tatsache, dass Züge im Bahnhof halten wird von 100 Sekunden bei einem Güterzug und von 120 Sekunden bei anderen Zügen ausgegangen, alle Züge eingerechnet, die gemäß Projekt angeführt werden ist folgendes Ergebnis zu erwarten:

Tagzeitraum:

16 Stunden a 60 Minuten = 960 Minuten

16 Güterzüge a 100 Sekunden = 1600 Sekunden = 26,6 Minuten

94 andere Züge a 120 Sekunden = 11280 Sekunden = 188 Minuten

in Summe rund 215 Minuten, was für den konkreten Fall bedeutet, dass in 22,4% der Tagzeit Schienenverkehrslärm einwirkt und in 77,6% der Tagzeit kein Schienenverkehrslärm zu hören sein wird.

Erhebliche Belästigungswirkungen sind daher aus fachlicher Sicht auch im Freibereich des Wohnhauses der Frau Thür nicht zu erwarten. Eine Gefahr für die Gesundheit besteht nicht.

Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass die dem Wohnhaus benachbarte Eisenbahnkreuzung zukünftig mit Lichtzeichenanlage und Schranken gesichert wird. Damit fallen die momentan jedenfalls zu setzenden akustischen Warnsignale weg, die als störend im Freibereich der Fami-

lie Thür wahrgenommen werden können. Derartige Warnsignale konnten im Rahmen des Lokalausweises gehört werden.

D004 Josef Schober, Bahnweg 6, 5211 Lengau vom 30.10.2019

Der Einschreiter, Herr Josef Schober, wohnt in unmittelbarer Nähe zum Projektgebiet und könnte somit die durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens, insb. hinsichtlich der Errichtung der auf Seite zur Bahn längsseitig geplanten Versickerungsbecken 2 und Versickerungsbecken 3 gefährdet oder belästigt werden, weshalb ihm als Nachbarn Parteistellung gemäß § 19 Abs. 1 Z. 1 UVP-G 2000 zukommt. Weiters verweist Herr Schober auf eine ehemalige „wilde“ Mülldeponie nächst den Bahngleisen aus den 1950er und 1970er Jahren und verlangt deshalb Maßnahmen zum Schutz seines Brunnens.

Dazu stellte der Sachverständige für Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser fest, dass *dem Hinweis nachgegangen und tatsächlich diese Mülldeponie durch die Baggerschlitze SS6/18 und SS7/18 nachgewiesen wurde. In einem Luftbild vom 17.7.1953 ist diese Fläche als Geländehohlform in der Talebene des Hainbaches deutlich sichtbar. Die Beschreibungen im Projektteil des Büros BBG lassen einen vollständigen Bodenaustausch der verfüllten Materialien (Gleisotter, Schlacke, Bauschutt, Müll, Plastik) für die Bauphase bis in nachgewiesene Tiefen zwischen 2,70 m und 3,20 m unter derzeitigem Gelände zwingend durchzuführen. Damit ist seinen Forderungen im Projekt vollinhaltlich Rechnung getragen. Eine ergänzende Darstellung im Lageplan, wo diese Verdachtsfläche fehlt, sowie in den Profilschnitten, wo diese Deponie als „Auffüllung“ dargestellt ist, wurde in einer Projektergänzung am 12.11.2019 von der Projektwerberin nachgereicht.*

V.2.2.2. Stellungnahmen und Einwendungen nach Ende der Auflagefrist

Wie bereits zuvor angeführt (Punkte I.7 und II.5 der Begründung), legte Herr Alois Buchner, Sprecher des Personenkomitees für neue Verkehrslösungen Salzburg mit E-Mail vom 19.12.2019 nach Beginn der Auflage der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen zur öffentlichen Einsicht vom 17. September 2019 bis einschließlich 31. Oktober 2019 erstmals eine schriftliche Stellungnahme vor.

Aus rechtlicher Sicht ist dazu auszuführen, dass gemäß § 44b Abs. 1 AVG Personen ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftlich Einwendungen erheben. Darauf wurde bereits im - unter Punkt I.4 der Begründung erläuterten - Edikt vom 10. September 2019, GZ. BMVIT-820.390/0003/IV/IVVS4/2019, hingewiesen.

Auch § 24f Abs. 13 UVP-2000 normiert ausdrücklich, dass Personen, die sich am UVP-Verfahren nicht oder nicht rechtzeitig (§§ 42, 44a iVm 44b AVG) beteiligt haben, keine Parteistellung zukommt.

Der hier angeführte Einschreiter hat, sofern ihm überhaupt Parteistellung zugekommen ist, seine Parteistellung verloren und es sind die Einwendungen als verspätet zurückzuweisen.

Zu dem verspäteten Vorbringen nahmen auch die Sachverständigen für Eisenbahnwesen, Eisenbahntechnik (technische Belange) und Straßenbautechnik sowie Eisenbahnwesen, Eisenbahntechnik (betriebliche Belange) in der mündlichen Verhandlung Stellung. Es wird auf die Verhandlungsschrift verwiesen (vgl. Seite 17 ff.).

Ungeachtet dessen hat die Projektwerberin in ihrer Stellungnahme im Zuge der Verhandlung (Seite 44 der Verhandlungsschrift) festgehalten, *dass die baulichen Maßnahmen im Bereich zwischen Neumarkt/Köstendorf, Steindorf und Friedburg zwischen ÖBB und den Ländern OÖ und Salzburg abgestimmt und in entsprechenden Übereinkommen festgehalten wurden. Darüber hinaus ist das Vorhaben Steindorf/Straßwalchen - Neumarkt/Köstendorf bereits mit Bescheid vom 18.03.2018, GZ. BMVIT-820.390/0001-IV/IVV/S4/2018, rechtskräftig genehmigt*

und steht bereits in Bau. Die Errichtung eines Parkdecks in Neumarkt/Köstendorf sowie der Umbau des Bahnhofs Straßwalchen sind nicht Verfahrensgegenstand.

Des Weiteren ergänzte die Landesumweltanwaltschaft Salzburg mit E-Mail vom 8. Jänner 2020 ihre zuvor eingebrachten Stellungnahmen vom 14.8.2019 und vom 29.10.2019. Es wurden noch weitere Maßnahmen und Auflagenvorschläge übermittelt bei deren Vorschreibung kein Einwand gegen die Erteilung einer Genehmigung besteht:

- *Um einen Eingriff in Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Vögeln zu vermeiden, sind Schlägerungen von Gehölzen generell außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit und damit außerhalb des Zeitraums 15.3. bis 1.8. eines jeden Jahres durchzuführen. Für Altbäume mit einem BHD ab 30 cm ist ein entsprechender Ersatz durch Außernutzungsstellung im Ausmaß von 1:2 vorzunehmen.*
- *Zur Vermeidung der Tötung von geschützten Reptilien und Amphibien ist eine ausreichende Zeit für die Baufeldfreimachung einzuplanen. Die Freigabe eines Baufeldes darf erst erfolgen, wenn über einen Zeitraum von mindestens 14 Tagen bei geeigneter Witterung in der Aktivitätszeit der Amphibien und Reptilien hier keine Tiere mehr angetroffen wurden.*
- *Bei der Baufeldfreimachung gefangene Mauereidechsen sind direkt außerhalb des Eingriffsbereichs wieder freizusetzen. Eine Verbringung in derzeit von der Mauereidechse unbesiedelte Bereiche ist nicht zulässig. Die Anlage von Strukturen, die die Mauereidechse fördern, ist zu vermeiden.*
- *Bei der Umsetzung strukturverbessernder Maßnahmen entlang des betroffenen Abschnittes sind durch Anlage von Sandlinsen mit Versteckstrukturen gezielt Maßnahmen zur Förderung der Zauneidechse zu setzen.*
- *Eine Absicherung der Baustelle sowie der Baustelleneinrichtungen gegen ein Einwandern und die Tötung von geschützten Amphibien und Reptilien ist erforderlich und hat mit Amphibienzäunen gemäß RVS 04.03.11, Amphibienschutz an Verkehrswegen, zu erfolgen.*
- *Falls geschützte Fortpflanzungs- und Ruhestätten beeinträchtigt werden, sind Artenschutzmaßnahmen zu ergreifen, es sind jedenfalls ausreichende CEF-Maßnahmen erforderlich.*
- *Bei den Lärmschutzwänden sind die entsprechenden Vorgaben in der RVS 04.03.11, Amphibienschutz an Verkehrswegen, einzuhalten. Zum Erhalt der Passierbarkeit für Kleintiere sind Öffnungen in den Sockelbrettern der Lärmschutzwände vorzusehen. Angrenzend an diese Öffnungen sind jeweils zwei Schwellenfelder derart zu behandeln, dass der Gleisschotter unter der Schiene entfernt wird und damit ein Unterwandern der Schiene für Kleintiere ermöglicht wird.*
- *Maßnahmen zur Sicherung der Funktionalität von Fortpflanzungs- und Ruhestätten geschützter Arten, wie beispielsweise die Außernutzungsstellung von geeigneten, hiebsreifen Altbäumen, sind in der Anzahl und Lage zu konkretisieren und müssen vor Eingriffsbeginn wirksam sein. Die Verwendung von Vogelschutzglas (ÖKO 09) ist auch an Flächen von unter 4 m² dann erforderlich, wenn die Gefahr des Vogelanzpralls aufgrund von Durchsicht gegeben ist.*

Ergänzend wird festgestellt, dass laut Fachbeitrag Tiere das Fällen der Altbäume mit Ruhestätten im Ufergehölz am Hainbach bereits unabhängig vom gegenständlichen Eingriff erfolgt ist. Da damit Fortpflanzungs- und Ruhestätten u.a. von Vögeln und Fledermäusen vernichtet wurden, sind Maßnahmen wie die Außernutzungsstellung von Altbäumen wichtig und wünschenswert. Diese Maßnahme ist auch als geeignete Ersatzmaßnahme zu bewerten. Bei Vor-

schreibung der oben formulierten Maßnahmen und Auflagenvorschläge besteht seitens der Umweltanwältin kein Einwand gegen die Erteilung einer Genehmigung.

Diese in der Stellungnahme formulierten Maßnahmenvorschläge wurden in der mündlichen Verhandlung vom Sachverständige für Ökologie (biologische Vielfalt inkl. Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume) inkl. Gewässerökologie folgendermaßen beurteilt:

- Zum ersten Aufzählungspunkt, Schlägerung von Gehölzen und Außer-Nutzung-Stellung von Altbäumen: Die Fällungen der Bäume werden vorhabensgemäß (siehe Vorhaben-einreichung Einlage D 01 01, Kap. 11.1.3.1, vierter Aufzählungspunkt) außerhalb der Vegetationsperiode zwischen Anfang Oktober und Ende Februar erfolgen. Damit ist gewährleistet, dass kein Eingriff in Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Vögeln erfolgt. Die Kontrolle obliegt der ökologischen Bauaufsicht. Aus Sicht des Sachverständigen für Ökologie ist das Außer-Nutzung stellen von Altbäumen im Ausmaß von 1:2 nicht erforderlich. Bei den im Vorhabensgebiet angetroffenen Vogelarten handelt es sich um häufige und weit verbreitete ungefährdete Arten. Demzufolge ist die Pflanzung von sieben Bäumen als ausreichend anzusehen.
- Zum zweiten Aufzählungspunkt, ausreichend Zeit für die Baufeldfreimachung: Dieser Auflagenvorschlag wird wie folgt präzisiert. *„Zur Vermeidung der Tötung von geschützten Reptilien und Amphibien ist bei der Baufeldfreimachung ausreichend Zeit einzuplanen. Baubedingte Eingriffe in den Oberboden dürfen erst nach unmittelbar davor erfolgter letztmaliger Absammlung von geschützten Amphibien und Reptilien erfolgen. Die Kontrolle obliegt der ökologischen Bauaufsicht.“*
- Zum dritten Aufzählungspunkt, bei Baufeldfreimachung gefangene Mauereidechsen: Dieser Auflagenvorschlag wird wie folgt übernommen. *„Bei der Baufeldfreimachung gefangene Mauereidechsen sind in geeignete, noch nicht von Mauer- oder Zauneidechsen besiedelte Habitate zu übersiedeln (siehe Vorschrift Naturschutzverfahren Umbau Steindorf - Neumarkt). Eine Verbringung in derzeit von der Mauereidechse unbesiedelte Bereiche ist nicht zulässig. Die Anlage von Strukturen, die die Mauereidechse fördern, ist zu vermeiden. Die Kontrolle obliegt der ökologischen Bauaufsicht.“*
- Zum vierten Aufzählungspunkt, Förderung der Zauneidechse: Hinsichtlich des Themenkomplexes Zauneidechse -Mauereidechse führt die Projektwerberin an, dass die Zauneidechse im Vorhabensgebiet weder bei eigenen Untersuchungen nachgewiesen wurde noch in der Biodiversitätsdatenbank des Landes Salzburg in diesem Gebiet gelistet ist. Gezielte Maßnahmen zur Förderung der Zauneidechse sind aus Sicht des Sachverständigen hier nicht erforderlich.
- Zum fünften Aufzählungspunkt, Absicherung der Baustelle gegen Einwandern und Töten von Amphibien: Die Projektwerberin hat dafür die Maßnahmen ÖKO Bau 12 und ÖKO Bau 13, beide (SF) formuliert. Dieser Auflagenvorschlag wird wie folgt übernommen. *„Eine Absicherung der Baustelle sowie der Baustelleneinrichtungen gegen ein Einwandern und die Tötung von geschützten Amphibien und Reptilien ist erforderlich und hat mit Amphibienzäunen gemäß RVS 04.03.11, Amphibienschutz an Verkehrswegen, zu erfolgen. Die Kontrolle obliegt der ökologischen Bauaufsicht.“*
- Zum sechsten Aufzählungspunkt, Beeinträchtigung geschützter Fortpflanzungs- und Ruhestätten: Dieser Auflagenvorschlag wird wie folgt übernommen. *„Falls geschützte Fortpflanzungs- und Ruhestätten beeinträchtigt werden, sind Artenschutzmaßnahmen zu ergreifen, es sind jedenfalls ausreichende CEF-Maßnahmen erforderlich. Die Kontrolle obliegt der ökologischen Bauaufsicht.“*

- Zum siebenten Aufzählungspunkt, Passierbarkeit von Lärmschutzwänden: Die Forderung betreffend Lärmschutzwände ist nicht relevant, da eine Errichtung von Lärmschutzwänden für die Vorhabensergänzung nicht vorgesehen ist.
- Zum achten Aufzählungspunkt, Konkretisierung von Maßnahmen in Anzahl und Lage: Dieser Auflagenvorschlag wird wie folgt übernommen. *„Maßnahmen zur Sicherung der Funktionalität von Fortpflanzungs- und Ruhestätten geschützter Arten sind ggf. für das Naturschutzverfahren in der Anzahl und Lage noch zu konkretisieren. Diese Maßnahmen müssen jedenfalls vor Eingriffsbeginn wirksam sein. Die Kontrolle der Maßnahmenwirksamkeit obliegt der ökologischen Bauaufsicht.“*
- Zum neunten Aufzählungspunkt, Vogelschutzglas: Siehe dazu auch „Ergänzende Information“ der PW (Beantwortung der Fragen der Sachverständigen) vom 15. Oktober 2019 Die Projektwerberin hat die Maßnahme ÖKO 09 dahingehend erweitert, dass nun bei allen Glasflächen im Außenbereich, die Durchsicht aufweisen, Vogelschutzglas eingesetzt wird.

Dementsprechend wurden die vom UVP-Sachverständigen als zusätzlich zwingend erforderlich angesehenen Maßnahmen in den Spruch des Bescheides übernommen (vgl. Spruchpunkt IV.).

Die Projektwerberin hält dazu in ihrer Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung (Verhandlungsschrift, Seite 25 f.) fest, dass *durch die Fällung von sieben Bäumen nur häufig vorkommende bzw. weit verbreitete, ungefährdete Vogelarten betroffen sind. Als Maßnahme für den Verlust ist die Pflanzung von sieben Bäumen vorgesehen. Diese Maßnahme wird als ausreichend erachtet. Eine Außernutzungsstellung von Bäumen wird als nicht erforderlich erachtet.*

Das Bergen von Reptilien erfolgt jedenfalls vor Beanspruchung relevanter Reptilienlebensräume und richtet sich zeitlich nach dem tatsächlichen Bauablauf unter Berücksichtigung der Phänologie der Reptilien und in Abstimmung mit der ökologischen Bauaufsicht.

Dem Umstand, dass die Mauereidechse in Salzburg nicht als autochthones Faunenelement gilt, wird bei beiden Vorhaben insofern Rechnung getragen, als die Anlage von Ersatzhabitaten lediglich im näheren Umfeld bereits besiedelter Standorte erfolgt.

Die Zauneidechse wurde hingegen weder im Rahmen der systematischen Erfassungen (im Zuge derer auch gezielt auf ein Vorkommen der Zauneidechse geachtet wurde) nachgewiesen, noch liegen Nachweise aus den Daten der Biodiversitätsdatenbank vor. Die Art ist innerhalb der Gruppe der Reptilien vergleichsweise leicht zu erfassen. Spezielle Maßnahmen für die Zauneidechse werden daher als nicht erforderlich erachtet.

Zur Absicherung des Baufeldes sind Abplankungen vorgesehen, die wird für Amphibien unüberwindbar ausgestaltet werden (z.B. mittels Amphibienzaun und Überstiegschutz). Die genaue Ausführung und lagemäßige Festlegung erfolgt im Zuge der Detailplanung im Einvernehmen mit der ökologischen Bauaufsicht. Die Errichtung von Lärmschutzwänden ist im Ergänzungsprojekt „Steindorf/Straßwalchen - Friedburg“ nicht vorgesehen.

Zur Sicherung der Funktionalität von Fortpflanzungs- und Ruhestätten (CEF-Maßnahmen) ist die Anlage von Strukturelementen für Reptilien (insbesondere für die Mauereidechse) sowie das Anbringen von Fledermauskästen vorgesehen. Bezüglich der Lage wird auf die Ausführungen in Punkt E.3 der ergänzenden Unterlagen vom 15.10.2019 verwiesen.

Die Anlage der Ersatzhabitats für Reptilien und das Anbringen der Nistkästen für Fledermäuse erfolgt vor dem Eingriff in die Habitate bzw. vor den Schlägerungsarbeiten. Der Umsetzungszeitpunkt richtet sich nach dem tatsächlichen Bauzeitplan in Abstimmung mit der ökologischen Bauaufsicht.

Bei durchsichtigen Glasflächen im Außenbereich wird Vogelschutzglas verwendet.

V.2.2.3. Stellungnahmen und Einwendungen in der mündlichen Verhandlung

Das Vorbringen der Verfahrensbeteiligten in der mündlichen Verhandlung sowie die Auseinandersetzung der Sachverständigen damit wurden in der einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides bildenden Niederschrift über die mündliche Verhandlung festgehalten. Die Sachverständigen setzten sich in der mündlichen Verhandlung auch mit den im Zeitraum zwischen der Fertigstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens und dem Abschluss der mündlichen Verhandlung eingelangten schriftlichen Stellungnahmen auseinander.

Stellungnahme der Gemeinde Lengau, vertreten durch Herrn Bürgermeister Erich Rippl:

Die Gemeinde Lengau hat als Standortgemeinde gem.§ 19 Abs. 3 UVP-G 2000 Parteistellung im gegenständlichen UVP-Genehmungsverfahren. Weiters kommt ihr ein Anhörungsrecht gemäß § 4 Abs. 3 HIG zu.

Wenn im Zuge der UVP alle Stellungnahmen positiv bewertet werden und die Sicherheitsmaßnahmen für die Bevölkerung der Gemeinde Lengau eingehalten werden, dann stehen wir dem Projekt positiv gegenüber.

Stellungnahme der Oberösterreichischen Umweltschutzorganisation, vertreten durch Herrn Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Baschinger:

Eingangs wird zu den bereits behandelten Einwendungen der Einschreiterin auf Punkt V.2.2.1 der Begründung weiter oben verwiesen.

Zum beantragten Vorhaben der ÖBB-Infrastruktur AG wurden von der Oberösterreichischen Umweltschutzorganisation am 30. Oktober 2019 eine Stellungnahme verfasst. Diese Stellungnahme gilt vollinhaltlich, soll in weiterer Folge lediglich präzisiert werden:

- *Forderung 1 bleibt aufrecht.*
- *Forderung 2 wird dahingehend präzisiert, dass die Umpflanzung der Versickerungsbecken mit Laubsträuchern in jenen Bereichen, wo aus Instandhaltungsgründen keine Bepflanzung dienlich ist, ausgespart werden kann.*
- *Forderung 3 wird dahingehend ergänzt, dass entweder Rewisa-zertifiziertes Saatgut oder vergleichbares Saatgut für die Begrünung der Böschungen heranzuziehen ist.*
- *Forderung 5: Dazu wurde am heutigen Tag der Verhandlung vorgebracht, dass in Bereichen mit höheren Sicherheitsanforderungen eine Farbtemperatur im Bereich von 4.000 K, in allen übrigen Bereichen 3.000 K zum Einsatz kommen. Die übrigen Punkte der Forderung 5 werden im noch zu erstellenden Beleuchtungskonzept übernommen.*

Aus Sicht der Oberösterreichischen Umweltschutzorganisation besteht für das projektierte Vorhaben eine Bewilligungspflicht nach dem Oberösterreichischen Naturschutzgesetz. Wir empfehlen daher in das naturschutzrechtliche Einreichoperat die Forderungen der Oberösterreichischen Umweltschutzorganisation einzuarbeiten.

Dazu führte der Sachverständige für Ökologie inkl. Gewässerökologie das Folgende aus:

- *Maßnahmenvorschlag 1 ist wie von der LUA gefordert im Bauprojekt umzusetzen.*
- *Maßnahmenvorschlag 2 wird wie folgt präzisiert und ist im Bauprojekt umzusetzen: „Ausschließlich die Versickerungsbecken sind mit Laubsträuchern zu umpflanzen (sofern die Platzverhältnisse dies gestatten). Dabei ist darauf zu achten, dass bei allen derart bepflanzten Versickerungsbecken ein ausreichender Zugang für Wartungsarbeiten gewährleistet ist.“*
- *Maßnahmenvorschlag 3 wird wie folgt präzisiert und ist im Bauprojekt umzusetzen: „Die neu entstehenden Bahndammböschungen sind wo es technisch möglich ist mit Rewisa-zertifiziertem Saatgut oder mit Saatgut mit nachweislich vergleichbarer Quali-*

tät für Magerwiesenböschungen zu begrünen. Die Humusaufgabe soll nicht mehr als 2-3 cm betragen.“

Hinsichtlich der Maßnahmenvorschläge 5 (Licht/Beleuchtung) und 4 und 6 (Baumpflanzungen) wird festgehalten:

- *Zu Maßnahmenvorschlag 5 wird auf die Ausführungen des SV für EMF, Licht und Beschattung verwiesen.*
- *Zu Maßnahmenvorschlag 4 wird empfohlen, im Sinne einer klimafreundlichen Planung die Pflanzung von Bäumen auf der P & Ride-Anlage im Verhältnis von 1 Baum pro 4 Parkplätzen zu prüfen und dies im Bauprojekt zu integrieren.*
- *Zu Maßnahmenvorschlag 6 wird ebenfalls empfohlen, den Vorschlag der LUA im Bauprojekt umzusetzen.*

Dementsprechend wurden die vom UVP-Sachverständigen als zusätzlich zwingend erforderlich angesehenen Maßnahmen in den Spruch des Bescheides übernommen (vgl. Spruchpunkt IV.).

Der Sachverständige für Elektromagnetische Felder, Beleuchtung und Beschattung stellte dazu fest, dass *Beleuchtungsanlagen der Projektwerberin entsprechend den aktuellen Regeln geplant werden. Zu diesen Regeln zählt auch die ÖNORM O 1052 bei der u.a. Maßnahmen zur Verringerung der Störwirkung auf die Umwelt festgelegt werden. (z.B. Leuchtausrichtung von oben nach unten, Einsatz von geschlossenen Leuchten, Reduzierung des Beleuchtungsniveaus während der Nachtstunden etc.).*

Aus fachlicher Sicht wird festgehalten, dass im Rahmen der Detailplanung der Beleuchtungsanlagen die Forderung der Oberösterreichischen Umweltschutzbehörde hinsichtlich Beleuchtungsanlagen soweit nicht bereits vorgesehen zu berücksichtigen sind. Ausgenommen sind jene Anforderungen (z.B. Mindestbeleuchtungsstärken und Farbtemperaturen für die Sicherheitsanforderungen) die dieser Forderung entgegenstehen.

Die vom UVP-Sachverständigen als zusätzlich zwingend erforderlich angesehenen Maßnahmen wurde in den Spruch des Bescheides übernommen (vgl. Spruchpunkt IV.).

In der Stellungnahme der Projektwerberin in der Verhandlung wird festgehalten, dass *die Anpflanzung von Bäumen im Bereich der Park-& Ride-Anlage insofern problematisch ist, als dadurch Parkplätze verloren gehen und mit zusätzlichen Erhaltungsmaßnahmen (Vegetationskontrolle, Rückschnitt von Ästen, Wurzelwuchs unter der befestigten Fläche) zu rechnen ist. Die Projektwerberin beantragt daher von der Vorschreibung einer entsprechenden Maßnahme abzusehen.*

Stellungnahme von Herrn Schober Josef, Bahnweg 6, 5211 Lengau:

Eingangs wird zu den bereits behandelten Einwendungen des Einschreiters auf Punkt V.2.2.1 der Begründung weiter oben verwiesen.

Herr Josef Schober brachte in der mündlichen Verhandlung wiederholt vor, dass

- *im Bereich wo das Versickerungsbecken und das Einlaufbecken geplant sind, früher ein 2,5 m tiefer und 7 m breiter Graben war, der in den 50/60/70iger Jahren als „wilde“ Mülldeponie verwendet wurde. Es dürften sich dort problematische Altlasten befinden. Bei der Umsetzung des Projektes wäre eine entsprechende Ausführung zu bewerkstelligen.*
- *Ende des 2. Weltkrieges fand im Bereich des Bahnhof Friedburg auch eine Bombardierung statt. Es könnten sich noch Blindgänger im Grabungsbereich befinden. Außerdem könnten auch Munitionsreste im Bereich der Sickerungsanlage vom Punkt 1 befinden.*

Stellungnahme von Frau Johanna Schober, Bahnweg 5, 5211 Friedburg:

Eingangs ist festzuhalten, dass Frau Johanna Schober, Anrainerin zum Bahnhof Friedburg, keine Einwendungen im Rahmen der Auflage der Projektunterlagen einbrachte und in der mündlichen Verhandlung erstmals Stellung zum beantragten Vorhaben nahm.

Wenn Lärmmessungen durchgeführt werden, sollen diesen den Tatsachen entsprechen und nicht an diesem Tag total veränderte Hup- und Fahrtöne gemessen werden.

Rechts und links vom Bahnhof Friedburg: Ich habe große Bedenken wegen der Baggerarbeiten im Rahmen der Oberflächenentwässerung, dass es dadurch zur Verunreinigung des Trinkwassers aufgrund der langjährigen großen Abfalldeponie entlang der Gleise kommen kann. Da diese Deponie immer nur stückweise, wenn sie voll war, mit Erde aufgeschüttet wurde. Vorsicht vor alten Kriegsdelikten auch im Graben.

Zu den beiden Stellungnahmen verwiesen die Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser, für Wasserbautechnik und Oberflächengewässer sowie für Abfallwirtschaft, Boden und Grundwasserchemie auf Kapitel 4 (Stellungnahmen) der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung.

Der Sachverständige für Lärmschutz führte dazu aus, *dass die korrekte Ermittlung von Lärmindizes essentiell ist. Messungen zur Bestimmung der konkreten Immissionen sind dafür nicht ausreichend. Für die Ermittlung der Lärmindizes wird das konkrete Betriebsprogramm und eine schallausbreitungsgünstige meteorologische Situation berücksichtigt. Damit werden auch die für Anrainer ungünstigen meteorologischen Situationen wie bei Nacht oder Mitwindsituation bei der Berechnung zu Grunde gelegt. Mit dieser Methode wird vermieden, dass die Beurteilung von zufälligen meteorologischen oder betrieblichen Bedingungen abhängt, wie beispielsweise bei einer vom Einwender beschriebenen Messung in einem Zeitraum ohne Güterverkehr auftreten kann.*

Zu den Stellungnahmen von Herrn Josef Schober und Frau Johanna Schober hält die Projektwerberin in ihrer Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung (Verhandlungsschrift Seite 27) fest, *dass die Überprüfung über eine vermerkte Altlast oder einen vermerkten Altstandort beim Land Oberösterreich am 11.11.2019 für den Bereich unmittelbar westlich der Bahntrasse zwischen km 3,970 und 4,250 (Bhf. Friedburg) negativ war. Der bereits in den Einreichunterlagen, Fachbeitrag Abfallwirtschaft 2019 dargestellte "Altstandort Bahnhof und Lagerhaus Schwöll" berührt zu einem kleinen Teil GN 3039 der KG 40115 Lengau. Westlich der Bahntrasse sind gem. Aufzeichnungen des Landes Oberösterreich (Quelle Umweltbundesamt) keine weiteren Altstandorte bzw. Altablagerungen vermerkt. Historische Luftbilder etwa aus den Jahren 1953/54 zeigen einen früheren Graben, der nach Anrainerinformationen in späterer Zeit mit undefiniertem Müll verfüllt wurde. Die Ergebnisse der orientierenden Erstuntersuchungen (SS 6/18) zeigen für den Bereich Versickerungsbecken 3+4 Qualitäten einer Reststoffdeponie (DVO 2008). Für die Einstufung der Vorbelastung im Abschnitt 2-Bhf. Friedburg (km 3,888 bis km 4,496) ergibt sich keine Änderung. Sie ist gem. Einreichprojekt mit "hoch" eingestuft. Im Falle der Ausführung sind insbesondere die Maßnahmen ABF Bau 01 (SF), ABF Bau 03 (SF) sowie ABF BWS 01 (SF) zu berücksichtigen. Demnach wird in der weiteren Projektphase diese Verunreinigung weiterführend zu erkunden, räumlich einzugrenzen, abfallchemisch zu charakterisieren und im Zuge des Baus nachweislich zu entfernen und ordnungsgemäß zu entsorgen sein.*

In Anbetracht dessen ist im Zusammenhang mit bestehenden Verdachtsflächen bzw. Altablagerungen mit keiner Beeinflussung des Grundwasserkörpers zu rechnen.

Bei jedem Bauvorhaben der ÖBB wird eine Vorstudie gemäß. ONR 24406-1 zum Thema Kriegsrelikte/Kampfmittelrisiko erstellt, aus der die weiteren Maßnahmen abgeleitet werden. Sollten kampfmittelsicherheitstechnische Maßnahmen erforderlich sein, werden diese weitestgehend vor Baubeginn abgearbeitet. Eine solche Vorstudie wurde bereits durchgeführt.

Ergänzende Stellungnahme von Herrn Schober Josef, Bahnweg 6, 5211 Lengau:

Weiteres trägt der Einschreiter vor:

Gründerzeitgebäude Bahnhof Friedburg: Im Zuge der Umbauarbeiten soll das Vordach abgetragen werden. Beim Rückbau soll darauf geachtet werden, dass ein harmonischer Zustand erreicht wird. Man kann sich ev. an historischen Aufnahmen vom Bahnhofsgebäude oder alten Plänen orientieren und das Bundesdenkmalamt kontaktieren.

Verschublärm in der Nacht: Durch den verdichteten Personenverkehr befürchte ich eine Verdichtung des Verschubverkehrs in der Nacht nach der Elektrifizierung. Ich rege daher an, künftig ein leiseres Triebfahrzeug für Verschub und Verladung zu verwenden.

Der Sachverständige für Lärmschutz führt dazu aus, dass die Projektwerberin in ihrem technischen Bericht Schalltechnik (Einlage 02 01) ab Seite 36 die Thematik Verschub beschrieben hat. Dabei sind die einzelnen Verschubtätigkeiten, unter anderem auch die vom Einwender beschriebene Bedienung der Anschlussbahn Lagermax enthalten. Diese Angaben waren die Basis zur Ermittlung von schalltechnischen Beurteilungspegeln. Nachdem Verschub für Anrainer besonders belästigend wirken kann, wird dabei die Geräuschcharakteristik durch Verwendung eines Anpassungswertes von +5 dB berücksichtigt. Dieser Beurteilungspegel war die Grundlage für den Sachverständigen für Humanmedizin um Belästigung und Gesundheitswirkungen zu beurteilen. Damit wurde ein höchstwahrscheinlich eintretendes Betriebsszenario für den Verschubbetrieb in den Beurteilungspegeln integriert.

Der Sachverständige für Kulturgüter und Denkmalschutz stellt dazu fest, dass seitens der Projektwerberin bereits im Vorfeld Kontakt mit dem Bundesdenkmalamt hinsichtlich geplanter Veränderungen am Aufnahmegebäude des Bahnhofs Friedburg hergestellt und von den zuständigen Abteilungen (d.h. Rechtsabteilung bzw. Abt. für Spezialmaterien) kein Einwand gegen die geplante Entfernung eines Vordaches erhoben bzw. im Falle einer zwischenzeitlichen Unterschutzstellung des Objektes eine positive Bewilligung im Rahmen eines Veränderungsverfahrens nach § 5 DMSG in Aussicht gestellt wurde.

Zur Stellungnahme von Herrn Schober führte die Projektwerberin das Folgende aus: Am Aufnahmegebäude des Bahnhofs Friedburg soll lediglich das Vordach abgetragen werden. Diese Maßnahme wurde mit dem Denkmalschutzamt abgestimmt. Das Denkmalschutzamt erhob keinen Einwand, da das Vordach erst in den 1960er-Jahren errichtet wurde (vgl. E-Mail vom 1.2.2018).

VI. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen

VI.1. Genehmigung nach 24g UVP-G 2000

Gemäß § 24g Abs. 1 UVP-G 2000 sind Änderungen einer gem. § 24f leg. cit. erteilten Genehmigung (§ 24f Abs. 6 leg. cit.) vor dem in § 24h Abs. 3 leg. cit. genannten Zeitpunkt unter Anwendung der Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f leg. cit. zulässig, wenn sie nach den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung dem § 24f Abs. 1 bis 5 leg. cit. nicht widersprechen und die von der Änderung betroffenen Beteiligten gem. § 19 leg. cit. Gelegenheit hatten, ihre Interessen wahrzunehmen. Die Behörde hat dabei notwendige Ergänzungen des Ermittlungsverfahrens vorzunehmen.

Der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 9. Dezember 2019 ist zu entnehmen, dass aus der durchgeführten fachlichen Auseinandersetzung mit den im Änderungsverfahren eingelangten Stellungnahmen sich, unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Maßnahmen, keine Gründe, die einer Genehmigung entgegenstehen, ergeben. Sofern die in den Unterlagen zu den Projektänderungen und Projektergänzungen darge-

stellten und die in der gegenständlichen Zusammenfassenden Bewertung angeführten, unbedingt erforderlichen Maßnahmen sowie die Nebenbestimmungen gemäß Genehmigungsbescheid zu GZ. BMVIT-820.390/0001-IV/IVVS4/2018 umgesetzt werden, ist die Umweltverträglichkeit des geplanten Vorhabens im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau gegeben. Die Wirkungen der Bau- und Betriebsphase sind als vertretbar einzustufen.

Zusammenfassend ergibt sich aus dem von der Behörde gem. § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 durchgeführten Verfahren und den Ergebnissen der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung, dass diese nicht den § 24f Abs. 1 bis Abs. 4 leg. cit. widersprechen.

Auch wurde den betroffenen Beteiligten iSd. § 19 Abs. 1 UVP-G 2000 Gelegenheit gegeben ihre Interessen wahrzunehmen und es wurde von der Behörde gem. § 24 Abs. 1 ein ergänzendes Ermittlungsverfahren eingeleitet (vgl. Verfahrensgang, Punkt I. der Begründung).

Gemäß § 24g Abs. 2 UVP-G 2000 hat die Behörde gem. § 24 Abs. 1 leg. cit. vor Erlassung einer Genehmigung nach § 24f Abs. 6 leg. cit. oder deren Änderung die Umweltverträglichkeitsprüfung insoweit zu ergänzen, als dies im Hinblick auf ihre Zwecke notwendig ist.

Die zusammenfassende Bewertung wurde um die Projektänderungen -bzw. Ergänzungen erweitert (vgl. ergänzende zusammenfassende Bewertung vom 9.12.2019). Die Sachverständigen wurden beauftragt das vorliegende UVP-Gutachten auf Übereinstimmung mit den nunmehr beantragten Änderungen zu prüfen und die Prüfung erforderlichenfalls zu ergänzen. Der im Verfahren erstatteten in der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung der Sachverständigen ist zusammenfassend zu entnehmen, dass gegenüber dem genehmigten Vorhaben zwar teilweise relevante Änderungen erfolgen, aber diese Änderungen den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht widersprechen.

Weiters wird in den ergänzenden Gutachten gem. § 31a EibG vom 24. und 26. Juni 2019 von den Sachverständigen ausgeführt, dass das Vorhaben 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.

Gemäß § 24g Abs. 3 UVP-G 2000 gilt darüber hinaus dabei für Verfahren nach § 23b leg. cit., dass immissionsneutrale Änderungen zur Anpassung an den Stand der Technik, immissionsneutrale Änderungen der technischen Ausführung sowie Änderungen der Bauabwicklung mit irrelevanten Auswirkungen nicht genehmigungspflichtig sind, wenn die Genehmigungsvoraussetzungen nach § 24f Abs. 1 leg. cit. eingehalten werden. § 24f Abs. 1 Z. 2 lit. a leg. cit. gilt in Bezug auf das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn bzw. der Nachbarinnen auch als eingehalten, wenn die von der Änderung betroffenen Nachbarn bzw. Nachbarinnen dieser nachweislich zugestimmt haben. Der Projektwerberin hat über das Vorliegen der oben angeführten Voraussetzungen eine im Rahmen seiner Befugnis ausgestellte Bestätigung eines Ziviltechnikers oder Ingenieurbüros einzuholen und der Behörde auf Verlangen vorzulegen. Eine Auflistung der auf Grund dieser Bestimmung vorgenommenen Änderungen ist der Fertigstellungsanzeige gem. § 24h Abs. 1 leg. cit. anzufügen.

Bei Eisenbahnvorhaben im Sinne des § 23b UVP-G 2000 ist gem. § 24f Abs. 2 letzter Satz leg. cit. die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinne des Abs. 1 Z 2 lit. c leg. cit. nach bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen. Für die Begrenzung von Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs ist für den Neubau und den wesentlichen Umbau von Strecken(-teilen) die SchIV 1993 anzuwenden.

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

Gemäß § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 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 Sinne 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.*

Seitens der Behörde wurde nun geprüft, ob die gegenständlichen Bescheidänderungen -und Ergänzungen - nach den Ergebnissen der UVP - den Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 1 bis 5 UVP-G 2000 (also den UVP-spezifischen Genehmigungsvoraussetzungen) nicht widerspricht. Es war jedoch nicht zu prüfen ob die Änderungen dem Ergebnis der UVP widersprechen. (*Schmelz/Schwarzer UVP-G-ON 1.00 § 18b Rz. 13*). § 24f Abs. 1 bis 5 leg. cit. legt die im UVP-Verfahren nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 anzuwendenden zusätzlichen Genehmigungskriterien fest. Diese Genehmigungskriterien gelten für die teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren gem. § 24 Abs 1 und Abs. 3 leg cit.

Im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau wurde von den Sachverständigen aus fachlicher Sicht bestätigt, dass die Genehmigungsvoraussetzungen für das gegenständliche Vorhaben gegeben sind.

Das Ermittlungsverfahren hat sohin ergeben, dass die Projektänderungen den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht widersprechen.

Nach der herrschenden Lehre besagt § 24g Abs. 1 Z. 1 UVP-G 2000 bloß, dass die Änderungen nicht den Genehmigungsbestimmungen des § 24 f Abs. 1 bis 5 leg. cit. widersprechen dürfen. Ob sie auch der vorangegangenen UVP entspricht ist irrelevant. (Altenburger in Altenburger/Raschauer Kommentar zum Umweltrecht zu § 18b UVP-G 2000, dort weitere Literaturverweise).

Es steht somit fest, dass die beantragten Änderungen weiterhin den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem § 24f Abs. 1 bis 5 UVP-G 2000 entsprechen.

Die von der Änderung betroffenen Beteiligten gem. § 19 UVP-G 2000 hatten im Verfahren im Zuge der öffentlichen Auflage des Antrags samt Unterlagen und des Umweltverträglichkeitsgutachtens Gelegenheit ihre Interessen wahrzunehmen, siehe dazu Punkt 1. Es wird insb. auf die öffentliche Auflage des Antrags und der Änderungsunterlagen im Zuge der Einleitung des Verfahrens nach den Großverfahrensbestimmungen sowie die Gewährung des Parteienghörtums hinsichtlich der Ergänzung zum UVP-Gutachten hingewiesen. Hinsichtlich der nunmehr im Änderungsverfahren erstmals betroffenen Personen wurden im gegenständlichen Verfahren die formellen Vorgaben der §§ 24 Abs. 1, 24d und 24a Abs. 1 UVP-G 2000 angewendet. Insbesondere erfolgte die öffentliche Auflage gem. § 9 leg. cit. und es bestand auch die Möglichkeit zur Konstituierung einer Bürgerinitiative gem. § 19 Abs. 4 leg. cit.

Somit waren die erforderlichen Genehmigungsvoraussetzungen des § 24g UVP-G 2000 erfüllt. Da die Änderungen auch keinen Versagungsgrund nach den von der Behörde mitanzuwendenden Materiegesetzen dargestellt haben (siehe unten), war spruchgemäß zu entscheiden.

VI.1.1. Erwägungen zu § 24f Abs. 1 Z. 1 UVP-G 2000

Gemäß § 24f Abs. 1 Z. 1 UVP-G 2000 sind Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik zu begrenzen. Unter „Emissionen von Schadstoffen“ im Sinne dieser Bestimmung sind vom Vorhaben (seinen Anlagen) ausgehende feste (z.B. Staub; soweit es sich nicht um Abfälle im Sinne der lex specialis des § 24f Abs. 1 Z. 3 leg. cit. handelt), flüssige oder gasförmige Stoffe aller Art, soweit sie zu einer Abweichung von der natürlichen Zusammensetzung der freien Luft oder des Wassers der Vorflut in biologischer, chemischer oder physikalischer (Temperatur) Hinsicht führen, zu verstehen. Lärmemissionen, Schall- oder elektromagnetische Wellen, Abwärme und Geruch oder Strahlungen sind nicht als Emissionen von Schadstoffen zu verstehen, wohl aber Treibhausgase wie CO₂ (vgl. Ennöckl/Raschauer/Bergthaler, Kommentar zum UVP-G, 3. Auflage, Rz. 34 zu § 17).

Zu der Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z. 1 UVP-G 2000 (Begrenzung der Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik) ist festzuhalten, dass das gegenständliche Hochleistungsstreckenbauvorhaben von mehreren Sachverständigen begutachtet wurde. Die Auswirkungen wurden nach dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften geprüft und beurteilt.

Die Sachverständigen stellen zusammenfassend, wie bereits unter Punkt III.1. der Begründung, fest, dass aus fachlicher Sicht

- die aus Sicht der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen plausibel und nachvollziehbar sind.
- sich keine relevanten maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin ergeben.
- die Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere hinsichtlich der relevanten Einflussfaktoren ausreichend dargestellt sind und keine Ergänzung der fachlichen Aussagen erforderlich war
- die Darlegungen in der UVE und in den Technischen Unterlagen des Bauentwurfs dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften entsprechen.

Aus fachlicher Sicht werden im Projekt die Auswirkungen unter Berücksichtigung der angeführten und zusätzlichen Maßnahmen möglichst geringgehalten. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen ist mit einer Einhaltung der Schutzziele in Betriebs- und Bauphase des Projekts zu rechnen.

Die Sachverständigen kommen somit zum Schluss, dass Emissionen von Schadstoffen entsprechend dem Stand der Technik begrenzt werden. Die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z. 1 UVP-G 2000 ist somit erfüllt.

VI.1.2. Erwägungen zu § 24f Abs. 1 Z. 2 UVP-G 2000

In der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung wurde insb. von den Sachverständigen für die Fachbereiche Elektromagnetische Felder, Beleuchtung und Beschattung, Luft und Klima, Lärmschutz, Erschütterungen und Sekundärschall sowie Humanmedizin bestätigt, dass unter Berücksichtigung der von der Projektwerberin in den Einreichunterlagen vorgesehenen und von den Sachverständigen zusätzlich vorgeschlagenen Maßnahmen die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter im Sinne des Immissionsminimierungsgebots gem. § 24f Abs. 1 Z. 2 UVP-G 2000 möglichst gering gehalten wird.

Gemäß § 24f Abs. 1 Z. 2 lit. a UVP-G 2000 sind jedenfalls Immissionen zu vermeiden, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn bzw. der Nachbarinnen gefährden.

Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist gem. § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z. 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z. 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

Maßgeblich für die Beurteilung der Vorhabenswirkungen auf den Menschen sind die Belastungen durch Lärm, Erschütterungen, elektromagnetische Felder, Luftschadstoffe und Lichtimmissionen sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase. Aufbauend auf die Teilfachgebiete in der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung, insb. jener für die Wirkfaktoren Lärm- und Erschütterungsschutz, Luft und Klima, Elektromagnetische Felder und Licht wurde von dem Sachverständigen für Humanmedizin das Vorhaben entsprechend den geltenden Gesetzen, Normen, Verordnungen und Richtlinien und dem Stand der medizinischen Wissenschaften hinsichtlich der Gefährdung oder Schädigung der menschlichen Gesundheit geprüft. Die Beurteilung und Bewertung der Immissionseinwirkungen auf Menschen im Untersuchungsraum erfolgte dabei unter Berücksichtigung der von der Projektwerberin bereits im Projekt vorgesehenen und aller in der gegenständlichen zusammenfassenden Bewertung zusätzlich geforderten Maßnahmen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin gelangt unter Einbeziehung der anderen relevanten Fachbereiche zu dem Ergebnis, dass bei Einhaltung der projektierten Maßnahmen sowie der unbedingt erforderlichen (zwingend vorgeschriebenen) Maßnahmen von keiner Gefährdung von Leben oder Gesundheit der Menschen ausgegangen werden kann.

In Bezug auf Lärm wird insb. bestätigt, dass unter Berücksichtigung der Maßnahmen, wie sie im Projekt formuliert sind, sowie der ergänzend vom Sachverständigen für Lärmtechnik geforderten zwingenden Maßnahmen sichergestellt ist, dass das Leben und die Gesundheit von Menschen durch Bau- und Betriebslärm des gegenständlichen Projekts nicht gefährdet wird.

Zur Gefährdung des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte durch vorhabensbedingte Immissionsbelastungen ist darauf hinzuweisen, dass § 75 Abs. 1 GewO 1994 - dem das UVP-G 2000 diesbezüglich nachgebildet ist - ausdrücklich klarstellt, dass unter einer Gefährdung des Eigentums nicht die Möglichkeit einer bloßen Minderung des Verkehrswertes des Eigentums zu verstehen ist. Das UVP-G 2000 und die GewO 1994 schützen das Eigentum eines Nachbarn nur bei Bedrohung seiner Substanz oder wenn eine sinnvolle Nutzung der Sache wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich ist, nicht hingegen bei einer bloßen Minderung des Verkehrswertes (vgl. VwGH v. 24. Juni 2009, Zl. 2007/05/0171).

Im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten gelangt die ho. Behörde zur Überzeugung, dass durch das Vorhaben Immissionen vermieden werden, die das Leben oder die Gesundheit noch das Eigentums oder sonstige dingliche Rechte gefährden.

Die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z. 2 lit. a UVP-G 2000 ist somit erfüllt.

Gemäß § 24f Abs. 1 Z. 2 lit. b UVP-G 2000 sind Immissionen zu vermeiden, die 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.

Aus der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung geht hervor, dass auf Grundlage der fachlichen Ausführungen der Sachverständigen, insb. der für die Fachbereiche Ökologie (biologische Vielfalt, Tiere und Pflanzen, inkl. Gewässerökologie), Luft und Klima, Forstwesen und Wildökologie, Wasserbautechnik und Oberflächengewässer, Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser sowie Abfallwirtschaft, Boden und Grundwasserchemie geschlossen werden kann, dass es zu keinen Immissionen kommt, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, wobei vom Vorhaben keine Gewässer betroffen sind.

Insbesondere eine bleibende Schädigung des Bodens, der Luft, des Tier- und Pflanzenbestandes wurde von allen Sachverständigen der betroffenen Fachbereiche ausgeschlossen.

Es wird Seitens des Sachverständigen für Ökologie (biologische Vielfalt, Tiere und Pflanzen, inkl. Gewässerökologie) festgehalten, dass *Immissionen, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, vermieden werden - jedenfalls solche, die geeignet sind, den Tierbestand bleibend zu schädigen.*

Die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter wird durch eine Risikoanalyse sowie ein umfangreiches Maßnahmenpaket möglichst geringgehalten, wobei im gegenständlichen UVP-Verfahren der Begriff der Immissionen alle Einwirkungen des Vorhabens durch Immissionen (z.B. Lärm, Erschütterungen, Luftschadstoffe, etc.) umfasst.

Zusammengefasst die Behörde somit zum Schluss,

- dass Immissionen, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, durch entsprechende in der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung vorgesehene sowie den von den Sachverständigen für zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen möglichst geringgehalten werden und
- Immissionen vermieden werden, die den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend schädigen.

Das Genehmigungskriterium des § 24f Abs. 1 Z. 2 lit. b UVP-G 2000 ist somit erfüllt.

Gemäß § 24f Abs. 1 Z. 2 lit. c UVP-G 2000 sind jedenfalls Immissionen zu vermeiden, die zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn bzw. der Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der GewO 1994 führen. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist gem. § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 insoweit die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z. 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z. 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

Der Sachverständige für Humanmedizin gelangt unter Einbeziehung der anderen relevanten Fachbereiche zu dem Ergebnis, dass *unter Berücksichtigung der Maßnahmen, wie sie im Projekt formuliert sind, sowie der ergänzend vom Sachverständigen für Lärmtechnik, für Erschütterungen und Sekundärschall sowie für Elektromagnetische Felder, Beleuchtung und Beschattung geforderten zwingenden Maßnahmen sichergestellt ist, dass es zu keinen erheblichen und im Sinne der anzuwendenden rechtlichen Vorgaben als unzumutbar anzusehenden Belästigungen kommen wird.*

Eine unzumutbare Belästigung der Menschen schloss die Sachverständige damit aus. Die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z. 2 lit. c UVP-G 2000 ist somit erfüllt.

VI.1.2.1. Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung - SchIV 1993

Gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 ist für den Fall, dass besondere Immissionsschutzvorschriften bestehen, die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z. 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z. 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

Nach der noch immer gültigen Judikatur handelt es sich bei der SchIV *um eine "besondere Immissionsschutzvorschrift" für Eisenbahntrassen iSd § 24h Abs. 2 UVP-G 2000* (nunmehr § 24f Abs. 2 UVP-G 2000). *Die verordnungserlassende Behörde hat sich demgemäß bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmbelästigungen von Nachbarn durch Eisenbahnvorhaben gemäß § 24h Abs. 1 Z 2 lit c UVP-G 2000* (nunmehr § 24f Abs. 1 Z 2 lit c UVP-G 2000) *an den Grenzwerten der SchIV zu orientieren.* (VfGH v. 13.12.2007, ZI V87/06).

Der Sachverständige für Lärmschutz hält in der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung hinsichtlich des Schienenlärms fest, dass *Immissionen, die zu einer unzumutbaren Belästigung in der Bauphase führen können, soweit möglich vermieden werden, da eine Reihe von Minderungsmaßnahmen und Auflagenvorschläge sowohl die Immissionen als auch die allgemein*

erwartbaren Belästigungsreaktionen auf ein zumutbares Maß verringern (in Anlehnung nach den Baulärmregelungen der BStLärmIV). Schienenverkehrslärm würden ohne zusätzliche objektseitige Maßnahmen unzumutbare Belästigungen hervorrufen. Durch die Einhaltung der Grenzwerte nach SchIV bzw. den darin vorgesehenen Maßnahmen gelten die Belästigungsreaktionen zumutbar. Durch die in Beantwortung zur Frage LÄ 4a.1 (ergänzende zusammenfassende Bewertung Seite 92 f.) beurteilten Immissionen durch Anlagenlärm und Straßenverkehrslärm (inkl. Park&Ride-Anlage) sind unzumutbare Belästigungen nach dem Stand der Technik vermieden. Die spezifischen Immissionen liegen sehr deutlich unter den Planungsrichtwerten der ÖAL Richtlinie Nr. 3 Blatt 1 und sind damit entsprechend geübter Praxis und dem Stand der Technik jedenfalls zumutbar. Bei vorhabensbedingten Änderungen der Straßenverkehrslärmimmissionen größer 1,0 dB und einem L_{night} größer als L_{den} 60,0 dB bzw. L_{night} 50,0 dB werden zusätzliche objektseitige Maßnahmen zur Vermeidung unzumutbarer Belästigung umgesetzt.

Weiters hält der Sachverständige für Lärmschutz fest, dass mit den dargestellten Maßnahmen und Auflagenvorschlägen die Baumlärmemissionen nach dem Stand der Technik begrenzt sind.

Aus humanmedizinischer Sicht sind erhebliche Belästigungswirkungen im konkreten Fall im der Bahntrasse naheliegenden Freibereich (Erholungs-, Park- und Gartenanlagen) nicht zu erwarten. Diese Aussage gilt auch für allfällige Bereich an denen die Grenzwerte gemäß SchIV nicht eingehalten werden können, oder anders ausgedrückt ist ein Unterschreiten der Grenzwerte der SchIV nicht zwingend erforderlich.

Vom Sachverständigen für Erschütterungen und Sekundärschall wird auch bestätigt, dass durch die Einhaltung der Richtwerte der ÖNORM S 9012 beim Bahnverkehr und der Richtwerte der RVE 04.02.04 bei den Bauarbeiten unzumutbare Erschütterungsmissionen bei den Anrainern vermieden werden.

Die vorhabensbedingten Immissionen führen aus Sicht der Sachverständigen weder zu Gesundheitsgefährdungen noch zu erheblichen Belästigungen. Der Einsatz von objektseitigen Maßnahmen ist gemäß § 5 Abs. 5 SchIV zulässig.

Die Vorgaben der SchIV für den Schienenlärm wurden somit eingehalten. Eine Unterschreitung der Grenzwerte der SchIV im Einzelfall ist aus humanmedizinischer Sicht für das gegenständliche Vorhaben nicht erforderlich.

VI.1.3. Erwägungen zu § 24f Abs. 1 Z. 3 UVP-G 2000

Gemäß § 24f Abs. 1 Z. 3 UVP-G 2000 sind Abfälle nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, zu entsorgen.

Die Sachverständige für Abfallwirtschaft, Boden und Grundwasserchemie bestätigte, dass aus Sicht des Fachbereiches *die Abfälle insbesondere das Abbruch- und Aushubmaterial entsprechend dem Stand der Technik und der technischen und abfallchemischen Eignung im Rahmen der gesetzlichen Rahmenbedingungen (Deponieverordnung, Baustoffrecyclingverordnung) im Projektbereich verwertet bzw. einer Verwertung zugeführt werden. Die gewählte Vorgangsweise einer möglichst hohen Wiederverwertung unter Berücksichtigung entsprechend kurzer Transportwege entspricht den Grundsätzen des § 1 AWG.*

Um schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf den Boden zu verhindern oder verringern oder günstige Auswirkungen zu vergrößern wurden die in den Spruchpunkten IV.2.6.1. und IV.3.2.4.1. aufgenommenen zusätzlich zwingend erforderlichen Maßnahmen vorgeschlagen.

Es ist somit auch die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z. 3 UVP-G 2000 erfüllt.

VI.1.4. Erwägungen zu § 24f Abs. 3 und 4 UVP-G 2000

Gemäß § 24f Abs. 3 UVP-G 2000 sind die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insb. Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10 leg. cit., Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften (insb. auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen.

Den Vorgaben des § 24f Abs. 3 UVP-G 2000 hat die ho. Behörde dadurch entsprochen, dass sämtliche im Rahmen des Auflageverfahrens bei der UVP-Behörde eingelangten Einwendungen und Stellungnahmen von den Sachverständigen in der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung vom 9. Dezember 2019 beantwortet wurden. Die Stellungnahmen und Einwendungen sind bei dessen Erstellung in die fachliche Beurteilung der Sachverständigen eingeflossen und wurden gegebenenfalls in Form von Maßnahmenvorschreibungen berücksichtigt.

Im Rahmen der fachlichen Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und Einwendungen ergaben sich keine Gründe, die - bei Berücksichtigung der von den Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen - einer Realisierung des Vorhabens entgegenstehen. In der mündlichen Verhandlung sind die Sachverständigen ebenfalls auf alle Vorbringen der Verfahrensbeteiligten in fachlicher Hinsicht eingegangen, wobei in einigen Bereichen eine Änderung des in der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung enthaltenen Maßnahmenkataloges erfolgte.

Die von den Sachverständigen in der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung vorgeschlagenen Maßnahmen werden, soweit deren Umsetzung in den Zuständigkeitsbereich der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie fällt, als Auflagen und Vorschriften in den Bescheid übernommen. Dadurch wird sichergestellt, dass der gegenständliche Bescheid zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beiträgt.

Die von der UVP-Behörde vorgenommene Gesamtbewertung hat ergeben, dass kein Abweisungsgrund gemäß § 24f Abs. 4 UVP-G 2000 vorliegt. Das heißt, die Gesamtbewertung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung ergab keine schwerwiegenden Umweltbelastungen, die einer Realisierung des geplanten Vorhabens entgegenstehen. Die Gesamtbewertung erfolgte unter Berücksichtigung insb. der Umweltverträglichkeitserklärung und der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen einschließlich der darin enthaltenen und in der mündlichen Verhandlung ergänzten fachlichen Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und unter Berücksichtigung der von den Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen, die in die Entscheidung Eingang gefunden haben.

Da die ergänzende zusammenfassende Bewertung ergeben hat, dass unter der Voraussetzung, dass die in der Umweltverträglichkeitserklärung dargestellten und die von den Sachverständigen geforderten Maßnahmen umgesetzt werden, die Umweltverträglichkeit des geplanten Vorhabens im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau gegeben ist, konnte die gegenständliche Genehmigung erteilt werden.

Angemerkt wird, dass im Spruchpunkt IV. ausschließlich jene Maßnahmen des Umweltverträglichkeitsgutachtens sowie jene im Rahmen der mündlichen Verhandlung geänderten Maßnahmen als Nebenbestimmungen aufgenommen worden sind, deren Umsetzung in die Zuständigkeit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als UVP-Behörde und teilkonzentrierte Genehmigungsbehörde gem. § 24 Abs. 1

UVP-G 2000 fällt. Diese Maßnahmen der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung in der Fassung der mündlichen Verhandlung wurden mit einigen begründeten Ausnahmen als Nebenbestimmungen in den Spruch des gegenständlichen Bescheides aufgenommen.

VI.2. Mitbewendung des HIG 1989

Hinsichtlich der rechtskräftig genehmigten Trasse der ÖBB-Strecke 101.02, Wien - Salzburg, Abschnitt Steindorf b. St. - Neumarkt-Köstendorf im Bundesland Salzburg, ist auf die mit Bescheid vom 23. März 2018 zu GZ. BMVIT-820.390/0001-IV/IVVS4/2018 festgelegte Trasse zu verweisen.

Die beantragten Änderungen zielen auch auf eine Änderung dieser Trasse ab und betreffen Gleis 4, Gleis 5 (306), Gleis 8 (308) sowie die Änderung der Bogenweiche 35 (vgl. SN.ET.01, Technischer Bericht zu den Projektänderungen, EZ. G 02 02, Plannummer 30-SN01PM-00-50101-F01, Seite 4 f.).

Die Sachverständige für Eisenbahnwesen, Eisenbahntechnik (technische Belange) und Straßenverkehr stellte fest, dass *die in der Darstellung der Umweltwirkungen der Projektänderungen (EZ: I 01 01) beschriebenen und behandelten Änderungen mit „Relevanz“ (wie oben dargestellt), welche einer vertiefenden Betrachtung unterzogen wurden, zwar eine relevante Betroffenheit im Fachgebiet darstellen, aber aus Sicht des Fachgebiets Eisenbahnwesen, Eisenbahntechnik (technische Belange), Straßenverkehr alle als geringfügig zu werten sind und haben keine umweltrelevanten Auswirkungen.*

Des Weiteren stellte der Sachverständige für Eisenbahnwesen und Eisenbahntechnik (betriebliche Belange) fest, dass *die beschriebene Projektänderung im Regelfall keinen Einfluss auf die Betriebsführung hat und die Häufigkeit von Störungsfällen bzw. Erhaltungsmaßnahmen reduziert wird. Eine vertiefende Prüfung ist aus betrieblicher Sicht nicht erforderlich, da eine umweltrelevante Betroffenheit nicht vorliegt.*

Es wird somit festgestellt, dass es sich bei der Änderung der Trasse um eine geringfügige Trassenänderung handelt, die mit keinen Nachteilen für die Öffentlichkeit verbunden ist.

Bei der Trasse der ÖBB-Strecke 261.01 „Steindorf bei Straßwalchen - Braunau am Inn“, Abschnitt Steindorf bei Straßwalchen - Friedburg, in den Bundesländern Salzburg und Oberösterreich, handelt es sich um keine Hochleistungsstrecke iSd. HIG 1989. Diese Eisenbahnstrecke stellt eine Nebenbahn dar und auf diese ist das HIG nicht anwendbar.

VI.3. Mitbewendung des EisbG 1957

Die gegenständliche Eisenbahnstrecke Nr. 101.02 Wien - Salzburg wurde im Abschnitt Attnang-Puchheim - Staatsgrenze bei Salzburg mit Verordnung der Bundesregierung vom 19. Dezember 1989, BGBl. Nr. 675/1989 idF. BGBl. Nr. 397/1998 (2. Hochleistungsstreckenverordnung), zur Hochleistungsstrecke gem. § 1 Abs. 1 Hochleistungsstreckengesetz 1989 (HIG, BGBl. Nr. 135/1989 idF BGBl. I Nr. 154/2004) erklärt.

Es handelt sich somit bei einem Teil des Vorhabens, der Eisenbahnstrecke Nr. 101.02, um eine Hochleistungsstrecke. Vorhaben an Hochleistungsstrecken fallen bei Vorliegen der UVP-Pflicht gem. § 23b UVP-G 2000 unter den 3. Abschnitt des UVP-G 2000. Im gegenständlichen Verfahren ist somit auch das HIG 1989 anzuwenden.

Die gegenständlichen Änderungen stehen unzweifelhaft nicht im Widerspruch zur bestehenden rechtskräftigen Trassengenehmigung gemäß § 3 HIG.

Bei der Eisenbahnstrecke Nr. 261.01 Steindorf bei Straßwalchen - Braunau handelt es sich um keine Hochleistungsstrecke im Sinne des HIG 1989, sondern um eine Nebenbahn und daher ist das HIG auf diese Strecke nicht anwendbar.

Gemäß § 31 EisbG ist für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen um die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung anzusuchen. Dem Antrag ist gem. § 31a EisbG ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und bei Hauptbahnen ein die projektrelevanten 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.

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.

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.

Die Vorgangsweise und Kriterien zur Prüfung der Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes wird in der Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr 2017 - AVO Verkehr 2017, BGBl. II Nr. 17/2012, idF BGBl. II Nr. 288/2018 festgelegt. Insbesondere in den §§ 11 und 12 der zitierten Norm ist die Prüfung der Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren festgelegt.

VI.3.1. Stand der Technik - Gutachten gemäß § 31a EisbG

Seitens der Antragstellerin wurde zwei Gemeinschaftsgutachten, eines für die Projektänderungen und eines für die Projektergänzungen gemäß § 31a EisbG vom 24. bzw. 25. Juni 2019 vorgelegt. Da das betreffende Vorhaben eine Hauptbahn (ÖBB-Strecke Nr. 101.02) und eine Nebenbahn (ÖBB-Strecke Nr. 261.01) 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:

- Eisenbahnbautechnik / Oberbau, Fahrweg, Unterbau
- Eisenbahnbautechnik / konstruktiver Ingenieurbau
- Straßenverkehrstechnik
- Wasserbautechnik
- Eisenbahnbetrieb
- Elektrotechnik
- Sicherungstechnik / Fernmeldetechnik
- Hochbau
- Lärmschutz
- Sekundärschall, Erschütterungsschutz
- Geotechnik

Als Verfasserin des Gutachtens entspricht die benannte Stelle „Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H., Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien“ somit den Kriterien des § 31a Abs. 2 Z. 2 EibG. Ebenso erfüllen die von der benannten Stelle beigezogenen externen Sachverständigen (Leit- und Sicherungstechnik) diese Voraussetzung.

Die aufgezählten Fachgebiete umfassen nach Aussage der Gutachter alle aus eisenbahnfachlicher Sicht 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 an den ArbeitnehmerInnenschutz entspricht.

Dem Gutachten ist zu entnehmen, dass die Anforderungen des ArbeitnehmerInnenschutzes entsprechend der AVO Verkehr unter Berücksichtigung des Schwerpunktkonzeptes aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes R 10 für Eisenbahnanlagen begutachtet wurden und die Erfüllung aller Erfordernisse festgestellt wurde.

Seitens der Gutachter gem. § 31a EibG bestehen gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gem. § 31 ff. EibG keine Bedenken.

Aus den Gutachten gem. § 31a EibG ergibt sich somit, dass das Vorhaben 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 ArbeitnehmerInnenschutzes dem Stand der Technik entspricht.

VI.3.2. Berührte Interessen von Gebietskörperschaften

Seitens der Standortgemeinden wurde lediglich von der Gemeinde Lengau im Zuge der mündlichen Verhandlung eine positive Stellungnahme abgegeben. Eine Verletzung der von den Gebietskörperschaften wahrzunehmenden Interessen durch das gegenständliche Bauvorhaben wurden nicht vorgebracht.

Im Zuge des Verfahrens sind seitens der betroffenen Gebietskörperschaften keine weiteren Stellungnahmen eingegangen. Auf Grund des Verfahrensergebnisses ist daher davon auszugehen, dass das unten dargestellte überwiegende öffentliche Interesse an der Errichtung des Vorhabens allfällig berührten Interesse der Gebietskörperschaften überwiegen.

VI.3.3. Eingewendete subjektiv öffentliche Rechte

Stellungnahmen und Einwendungen von Parteien erfolgten im Zuge des gesamten UVP-Verfahrens. Auf die fachliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen mit den Einwendungen und Stellungnahmen im Zuge der öffentlichen Auflage des Antrags und der Projektunterlagen im Umweltverträglichkeitsgutachten wird hingewiesen.

Auf diese sowie auf die Parteien- und Beteiligtenvorbringen im weiteren Verfahren wurde bereits weiter oben unter V.2.2 „Zu den Stellungnahmen und Einwendungen im Einzelnen“ im Einzelnen näher eingegangen.

Wie dem Spruchpunkt V. 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 Punkt V.2.1.8 „Öffentliches Interesse“ weiter oben.

VI.3.4. Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes

Bei der Bewilligung von Einrichtungen, Arbeitsmitteln usw. nach dem EISbG sind nach § 94 Abs 1 Z. 4 ASchG die mit dem Genehmigungsgegenstand zusammenhängenden Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen, sofern nicht § 93 leg. cit. anzuwenden ist. Gem. § 93 Abs. 2 leg. cit. sind u. a. im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren die Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen. Dem jeweiligen Genehmigungsantrag sind die in § 92 Abs. 3 leg. cit. 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 § 12 Abs. 4 ArbIG ist in Verwaltungsverfahren in Angelegenheiten, die den Schutz der Arbeitnehmer berühren das zuständige Arbeitsinspektorat, somit das Verkehrs-Arbeitsinspektorat als Partei beizuziehen.

Genehmigungen gem. § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 dürfen, wenn dabei eisenbahnrechtliche Verwaltungsvorschriften berührt sind, nur erteilt werden, wenn Arbeitnehmerschutzvorschriften der Genehmigung nicht entgegenstehen und zu erwarten ist, dass Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden.

Gemäß § 11 Abs. 2 der Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr (AVO Verkehr 2017), BGBl. II Nr. 17/2012 idgF. iVm § 5 Abs. 2 Z 1 bis Z 6 leg. cit. ist im Rahmen von Gutachten gem. § 31a Abs. 1 EISbG jeweils auch die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes zu überprüfen und nachzuweisen und haben die Gutachten hierzu insb. die in Abs. 2 der zitierten Bestimmung angeführten Prüfungen zu enthalten.

Seitens der Sachverständigen gem. § 31a EISbG wurde festgehalten, dass Arbeitnehmerschutzbestimmungen gemäß der AVO-Verkehr unter Berücksichtigung der relevanten Punkte der Richtlinie R10 des Verkehrs-Arbeitsinspektorates (Schwerpunktkonzept aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes) herausgegeben von der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau eingehalten wurden.

Dem Gutachten gem. § 31 a EISbG ist somit zu entnehmen, dass die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entsprechend der AVO Verkehr 2017 unter Berücksichtigung des Schwerpunktkonzeptes aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes R 10 für Eisenbahnanlagen begutachtet und die Erfüllung aller Erfordernisse festgestellt wurde.

Das Ermittlungsverfahren hat keine Anhaltspunkte ergeben, dass durch das Vorhaben gegen zwingende Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes verstoßen würde. Unter Berücksichtigung des Bauentwurfs und des vorliegenden Gutachtens ergeben sich somit keine Zweifel, dass das Vorhaben den Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht und die Genehmigungsvoraussetzungen nach dem ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes eingehalten werden.

VI.3.5. Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems

Da eine der verfahrensgegenständlichen ÖBB-Strecken, die Hochleistungs- und Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke Wien - Salzburg, Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ist bedeutet dies, dass auch die materiellrechtlichen Bestimmungen des 8. Teils des EisbG (§§ 86 ff) anzuwenden sind.

Da es sich laut den Sachverständigen bei den Änderungen an der Strecke Nr. 101.02 Wien - Salzburg, Abschnitt Steindorf b. St. - Neumarkt-Köstendorf, um nur geringfügige Änderungen handelt, kann hinsichtlich der Interoperabilität auf den rechtsgültigen Bescheid vom 23. März 2018 zu GZ. BMVIT-820.390/0001-IV/IVVS4/2018 verwiesen werden.

Hinsichtlich der Eisenbahnstrecke ÖBB-Strecke 261.01 Steindorf b. St. - Braunau a. I. ist darauf hinzuweisen, dass diese nicht Teil des europäischen Hochgeschwindigkeitssystems ist, jedoch diese als vernetzte Nebenbahn auch einen Teil des konventionellen europäischen Eisenbahnnetzes darstellt. Somit sind auch für den Abschnitt auf dieser Eisenbahnstrecke die Interoperabilitätsbestimmungen einschließlich der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität, allerdings eingeschränkt auf den konventionellen Verkehr zu beachten.

VI.3.6. CSM - Risikobewertung

„Gemeinsame Sicherheitsmethoden“ (CSM) sind die zu entwickelnden Methoden zur Beschreibung der Art und Weise, wie die Sicherheitsniveaus, die Erreichung der Sicherheitsziele und die Einhaltung der anderen Sicherheitsanforderungen beurteilt werden.

Mit der Verordnung Nr. 352/2009/EG der Europäischen Kommission vom 24.04.2009 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 29.04.2009 erlassen (CSM-Verordnung).

Diese Verordnung wurde durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 der Kommission vom 30. April 2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 aufgehoben.

Zuletzt trat die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2015/1136 der Kommission vom 13. Juli 2015 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Die somit hier anzuwendende Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 in der Fassung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2015/1136 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.

Gemäß Art 7 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 unterbreitet die Bewertungsstelle den Sicherheitsbewertungsbericht dem Vorschlagenden. Der Sicherheitsbewertungsbericht wird von der nationalen Sicherheitsbehörde bei ihrer Entscheidung über die Genehmigung von Teilsystemen und Fahrzeugen berücksichtigt.

Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 ist grundsätzlich auf Haupt- und vernetzten Nebenbahnen (direkt) anzuwenden.

Der vollständige „Nachweis der Erfüllung der Sicherheitsanforderungen“ gemäß Anhang I Kapitel 3 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 wird erst im Zuge der Inbetriebnahme (Betriebsbewilligung) möglich sein.

Die bei der Betriebsbewilligung vorzulegende letztgültige „unabhängige Bewertung“ gem. Artikel 6 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 wird daher insg. den Zeitraum vom Projektbeginn über die Baugenehmigung bis hin zur Betriebsbewilligung zu umfassen haben.

Es wird darauf hingewiesen, dass in Österreich gem. Artikel 6 Abs. 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 die Bewertungsstellen durch die nationale Akkreditierungsstelle anhand der im Anhang II der Verordnung festgelegten Kriterien akkreditiert sein müssen.

V.3.7. Zusammenfassung

Da das das Vorhaben 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, offensichtlich keine öffentlichen Interessen von Gebietskörperschaften verletzt werden und bei den eingewendete subjektiv-öffentliche Interessen von Parteien davon ausgegangen wird, dass der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist, als der Nachteil der den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme entsteht, sind auch die Genehmigungsvoraussetzungen des § 31f EisbG erfüllt.

VI.4. Mitbewilligung des WRG 1959

Zur besonderen Wasserbenutzung an öffentlichen Gewässern und privaten Tagwässern führt § 9 Abs. 1 WRG aus, dass jede über den Gemeingebrauch (§ 8 leg. cit.) hinausgehende Benutzung der öffentlichen Gewässer sowie die Errichtung oder Änderung der zur Benutzung der Gewässer dienenden Anlagen einer Bewilligung der Wasserrechtsbehörde bedarf. Gemäß § 9 Abs. 2 WRG bedarf die Benutzung der privaten Tagwässer sowie die Errichtung oder Änderung der hierzu dienenden Anlagen dann einer Bewilligung der Wasserrechtsbehörde, wenn hierdurch auf fremde Rechte oder infolge eines Zusammenhanges mit öffentlichen Gewässern oder fremden Privatgewässern auf das Gefälle, auf den Lauf oder die Beschaffenheit des Wassers, namentlich in gesundheitsschädlicher Weise, oder auf die Höhe des Wasserstandes in diesen Gewässern Einfluss geübt oder eine Gefährdung der Ufer, eine Überschwemmung oder Versumpfung fremder Grundstücke herbeigeführt werden kann.

Gemäß § 10 Abs. 1 WRG bedarf der Grundeigentümer zur Benutzung des Grundwassers für den notwendigen Haus- und Wirtschaftsbedarf keiner Bewilligung der Wasserrechtsbehörde, wenn die Förderung nur durch handbetriebene Pump- oder Schöpfwerke erfolgt oder wenn die Entnahme in einem angemessenen Verhältnis zum eigenen Grunde steht. In allen anderen Fällen ist gemäß § 10 Abs. 2 WRG zur Erschließung oder Benutzung des Grundwassers und zu den damit im Zusammenhang stehenden Eingriffen in den Grundwasserhaushalt sowie zur Errichtung oder Änderung der hierfür dienenden Anlagen die Bewilligung der Wasserrechtsbehörde erforderlich.

Gemäß § 21. Abs. 1 WRG ist die Bewilligung zur Benutzung eines Gewässers nach Abwägung des Bedarfes des Bewerbers und des wasserwirtschaftlichen Interesses sowie der wasserwirtschaftlichen und technischen Entwicklung gegebenenfalls unter Bedachtnahme auf eine abgestufte Projektverwirklichung, auf die nach dem Ergebnis der Abwägung jeweils längste vertretbare Zeitdauer zu befristen. Die Frist darf bei Wasserentnahmen für Bewässerungszwecke zehn Jahre sonst 90 Jahre nicht überschreiten.

Gemäß § 32 Abs. 1 WRG sind Einwirkungen auf Gewässer, die unmittelbar oder mittelbar deren Beschaffenheit (§ 30 Abs. 3 leg. cit.) beeinträchtigen, nur nach wasserrechtlicher Bewilligung zulässig. Bloß geringfügige Einwirkungen, insbesondere der Gemeingebrauch (§ 8 leg. cit.) sowie die ordnungsgemäße land- und forstwirtschaftliche Bodennutzung (§ 32 Abs. 8 leg. cit.), gelten bis zum Beweis des Gegenteils nicht als Beeinträchtigung. Gemäß § 32 Abs. 2 lit. c

leg. cit. bedürfen einer Bewilligung insb. Maßnahmen, die zur Folge haben, dass durch Eindringen (Versickern) von Stoffen in den Boden das Grundwasser verunreinigt wird.

§ 32 Abs. 2 WRG legt die Maßnahmen fest, die nach Maßgabe des Abs. 1 insb. einer Bewilligung bedürfen: a) die Einbringung von Stoffen in festem, flüssigem oder gasförmigem Zustand in Gewässer (Einbringungen) mit den dafür erforderlichen Anlagen, [...] und c) Maßnahmen, die zur Folge haben, dass durch Eindringen (Versickern) von Stoffen in den Boden das Grundwasser verunreinigt wird.

§ 32 Abs. 6 WRG normiert, dass auf Einwirkungen, Maßnahmen und Anlagen, die nach Abs. 1 bis 4 bewilligt werden die für Wasserbenutzungen (Wasserbenutzungsanlagen) geltenden Bestimmungen des WRG sinngemäß Anwendung finden.

Gemäß § 127 Abs. 1 lit. b WRG gelten für Eisenbahnbauten und Bauten auf Bahngrund, die nach den eisenbahnrechtlichen Vorschriften einer eisenbahnbaubehördlichen Bewilligung bedürfen und durch die öffentliche Gewässer oder obertägige Privatgewässer berührt werden, sofern diese Bauten nicht mit einer Wasserentnahme aus einem derartigen Gewässer oder mit einer Einleitung in ein solches verbunden ist oder die Ausnutzung der motorischen Kraft des Wassers bezweckt wird, im eisenbahnrechtlichen Bauverfahren auch die materiellrechtlichen Bestimmungen des WRG.

Gemäß § 105 Abs. 1 WRG kann im öffentlichen Interesse ein Antrag auf Bewilligung eines Vorhabens insb. dann als unzulässig angesehen werden oder nur unter entsprechenden Auflagen und Nebenbestimmungen bewilligt werden, wenn:

- a) *eine Beeinträchtigung der Landesverteidigung oder eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder gesundheitsschädliche Folgen zu befürchten wären;*
- b) *eine erhebliche Beeinträchtigung des Ablaufes der Hochwässer und des Eises oder der Schiff- oder Floßfahrt zu besorgen ist;*
- c) *das beabsichtigte Unternehmen mit bestehenden oder in Aussicht genommenen Regulierungen von Gewässern nicht im Einklang steht;*
- d) *ein schädlicher Einfluss auf den Lauf, die Höhe, das Gefälle oder die Ufer der natürlichen Gewässer herbeigeführt würde;*
- e) *die Beschaffenheit des Wassers nachteilig beeinflusst würde;*
- f) *eine wesentliche Behinderung des Gemeindegebrauches, eine Gefährdung der notwendigen Wasserversorgung, der Landeskultur oder eine wesentliche Beeinträchtigung oder Gefährdung eines Denkmals von geschichtlicher, künstlerischer oder kultureller Bedeutung oder eines Naturdenkmals, der ästhetischen Wirkung eines Ortsbildes oder der Naturschönheit oder des Tier- und Pflanzenbestandes entstehen kann;*
- g) *die beabsichtigte Wasseranlage, falls sie für ein industrielles Unternehmen bestimmt ist, einer landwirtschaftlichen Benutzung des Gewässers unüberwindliche Hindernisse bereiten würde und dieser Widerstreit der Interessen sich ohne Nachteil für das industrielle Unternehmen durch Bestimmung eines anderen Standortes an dem betreffenden Gewässer beheben ließe;*
- h) *durch die Art der beabsichtigten Anlage eine Verschwendung des Wassers eintreten würde;*
- i) *sich ergibt, dass ein Unternehmen zur Ausnutzung der motorischen Kraft eines öffentlichen Gewässers einer möglichst vollständigen wirtschaftlichen Ausnutzung der in Anspruch genommenen Wasserkraft nicht entspricht;*
- k) *zum Nachteile des Inlandes Wasser ins Ausland abgeleitet werden soll;*
- l) *das Vorhaben den Interessen der wasserwirtschaftlichen Planung an der Sicherung der Trink- und Nutzwasserversorgung widerspricht.*
- m) *eine wesentliche Beeinträchtigung des ökologischen Zustandes der Gewässer zu besorgen ist;*

- n) *sich eine wesentliche Beeinträchtigung der sich aus anderen gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften resultierenden Zielsetzungen ergibt.*

(2) Die nach Abs. 1 vorzuschreibenden Auflagen haben gemäß § 105 Abs. 2 WRG erforderlichenfalls auch Maßnahmen betreffend die Lagerung und sonstige Behandlung von Abfällen, die beim Betrieb der Wasseranlage zu erwarten sind, sowie Maßnahmen für den Fall der Unterbrechung des Betriebes und für Störfälle zu umfassen, soweit nicht die §§ 80 oder 82a der Gewerbeordnung Anwendung finden. Die Wasserrechtsbehörde kann weiters zulassen, dass bestimmte Auflagen erst ab einem dem Zeitaufwand der hiefür erforderlichen Maßnahmen entsprechend festzulegendem Zeitpunkt nach Inbetriebnahme der Anlage oder von Teilen der Anlage eingehalten werden müssen, wenn dagegen vom Standpunkt des Schutzes fremder Rechte oder der in Abs. 1 genannten öffentlichen Interessen keine Bedenken bestehen.

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 obertägige 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).

Jedoch bedürfen Eisenbahnbauten und Bauten auf Bahngrund gem.§ 127 Abs. 1 lit. a WRG 1959, die nach den eisenbahnrechtlichen Vorschriften einer eisenbahnbaubehördlichen Bewilligung bedürfen und durch die öffentliche Gewässer oder obertägige 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 bezwecke, neben der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung auch einer gesonderten wasserrechtlichen Bewilligung. Dem Verfahren ist ein Vertreter der Wasserrechtsbehörde als Kommissionsmitglied beizuziehen.

Nach Aussage der Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächengewässer und Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser in der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung handelt es sich bei dem Vorhaben um einen Bestandsausbau und es ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber den Einschätzungen der Projektwerberin. Es kann auch bestätigt werden, *dass die nachteiligen, dauerhaften Wirkungen lediglich geringfügig sind. Auch aus hydrologischer Sicht sind keine umweltrelevanten Vor- und Nachteile gegenüber der Nullvariante zu betrachten. Allerdings ergeben sich durch die nunmehr geplante Erfassung und Reinigung der Oberflächenwässer aus dem Gleisbereich geringfügige Vorteile gegenüber dem Istzustand, besonders aber hinsichtlich der Ausräumung der Deponie beim Bahnhof Friedburg/Lengau, wo bisher die Aufschüttungsmaterialien ungeschützt Niederschlagswässern ausgesetzt waren und diese nunmehr entsorgt werden sollen. Somit kann von einer geringfügigen Verbesserung hinsichtlich des Grundwasserschutzes und damit auch der angrenzenden Privatbrunnen ausgegangen werden.*

Weiters kann bestätigt werden, *dass die Berechnung der Trassenentwässerung nach dem Stand der Technik mit erprobten Berechnungsmethoden und zutreffenden Niederschlagswerten und hydraulischen Parametern erfolgt. Die ausreichende Dimensionierung der Entwässerungsanlagen wurde nachgewiesen und wird auch im vorgelegten § 31a-Gutachten bestätigt. Die Ableitungen in den Pfongauerbach (max. 5l/s) und in den Hainbach (in Summe max. 3l/s) sind so gering, dass keine merklichen Spiegelhebungen verursacht werden. Die Hochwassersituation wird tendenziell sogar verbessert, da die Retention und langsame Versickerung ins Grundwasser die Auswirkung der Versiegelung weit übertreffen. Für eine Reinigung (Bodenfilter) der ohnedies nach bisheriger Erfahrung nur ganz gering belasteten Niederschlagswässer wird gesorgt. Bereits im Projekt wird in den Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen, die in unmittel-*

telbarer Nähe der Baumaßnahmen liegenden Verdachtsflächen zu erkunden und erforderliche Sanierungsmaßnahmen (Bodenaustausch) vorzunehmen.

Ferner wird festgehalten, dass keine direkte Beeinflussung des Grundwassers erfolgt, eine qualitative Änderung des Wasserhaushaltes insofern erfolgt, dass *die bisher ungeregelt abfließenden Oberflächenwässer künftig über eine Bodenpassage gereinigt, retendiert und anschließend zur Versickerung gebracht werden, die hydrogeologischen Auswirkungen von der Projektwerberin entsprechend dem Stand der Technik und den Forderungen des Wasserrechtsgesetzes bewertet werden, flüssige Emissionen in allen Projektphasen vermieden werden und das Projekt der wasserwirtschaftlichen Rahmenverfügung Hainbach (BGBl 299/1971) im unmittelbar angrenzenden Land Salzburg (Brücke Pfongaubach), wonach Oberflächenwässer nach Möglichkeit retendiert und versickert, aber nicht in den Hainbach abgeleitet werden sollen, entspricht. Es wurden alle praktikablen Vorkehrungen berücksichtigt, um einen negativen Einfluss auf den Grundwasserkörper zu verhindern. Das Projekt widerspricht keiner wasserwirtschaftlichen Planung oder den öffentlichen Interessen am Bestand des Grundwassers, es werden keine Wasserrechte beeinträchtigt und liegt keine Behinderung des Gemeingebrauches vor oder steht in einem sonstigen Widerspruch zu einer wasserwirtschaftlichen Betrachtung des Hainbach-Grundwasserkörpers.*

Die verpflichtenden Auflagen der Sachverständigen wurden als Nebenbestimmungen in den Spruch des Bescheides übernommen.

Es ist kein wasserwirtschaftliches Regionalprogramm (§ 55g Abs. 1 Z 1 WRG) bekannt und vom Landeshauptmann von Salzburg als wasserwirtschaftlichem Planungsorgan wurde eine positive Stellungnahme zum Vorhaben abgegeben.

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass aus Sicht der Behörde somit das öffentliche Interesse nicht beeinträchtigt und bestehende Rechte im Sinne des § 12 Abs. 2 WRG nicht verletzt werden. Auch werden öffentliche Interessen im Sinne des § 105 WRG durch das Vorhaben nicht berührt.

Die Versickerungen erfolgen nach dem Stand der Technik (§ 12a WRG), es wird dabei nicht in bestehende Rechte eingegriffen und sie bedingen keine unzulässigen Auswirkungen auf öffentliche Interessen im Sinne des § 105 WRG.

Der Antrag war somit aufgrund § 104 WRG nicht abzuweisen, da dieser den öffentlichen Interessen unzweifelhaft entspricht. Die in den §§ 104a und 105 leg. cit. (demonstrativ) normierten öffentlichen Interessen werden nicht beeinträchtigt und es werden bestehende Rechte nicht verletzt, wobei als bestehende Rechte die nach § 12 Abs. 2 WRG rechtmäßig geübte Wassernutzungen mit Ausnahme des Gemeingebrauches, der Nutzungsbefugnisse nach § 5 Abs. 2 WRG und das Grundeigentum gelten.

Die Genehmigung nach den mit zu behandelnden Bestimmungen des Wasserrechts war somit zu erteilen.

VI.5. Mitbewendung des Forstgesetzes 1975

Gemäß § 17 Abs. 1 ForstG ist die Verwendung von Waldboden zu anderen Zwecken als für solche der Waldkultur (Rodung) verboten. Unbeschadet der Bestimmungen des § 17 Abs. 1 leg. cit. kann die Behörde gem. Abs. 2 leg. cit. eine Bewilligung zur Rodung erteilen, wenn ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald nicht entgegensteht.

Kann eine Bewilligung nach § 17 Abs. 2 ForstG nicht erteilt werden, kann die Behörde gem. § 17 Abs. 3 ForstG 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. Gemäß § 17 Abs. 4 ForstG sind Öffentliche

Interessen an einer anderen Verwendung im Sinne des § 17 Abs. 3 leg. cit. insb. auch im Eisenbahnverkehr begründet.

Gemäß § 17 Abs. 5 ForstG hat die Behörde bei der Beurteilung des öffentlichen Interesses im Sinne des Abs. 2 leg. cit. oder bei der Abwägung der öffentlichen Interessen im Sinne des Abs. 3 leg. cit. insb. auf eine die erforderlichen Wirkungen des Waldes gewährleistende Waldausstattung Bedacht zu nehmen. Unter dieser Voraussetzung sind die Zielsetzungen der Raumordnung zu berücksichtigen.

Für die Errichtung des gegenständlichen Vorhabens wurde die Bewilligung zur Rodung im Gesamtausmaß von 897 m² beantragt.

Die Antragslegitimation der ÖBB-Infrastrukturbau AG im Rodungsverfahren ist gemäß § 19 Abs. 1 Z. 3 ForstG gegeben.

Dem Technischen Bericht, Rodungsoperat, EZ. H 01 01, Plannummer 30-SN01PM-00-20001-F00 ist zu entnehmen, dass *sich die notwendigen Rodungen einerseits aus einem erweiterten Flächenbedarf der Gleisanlagen (dreigleisiger Ausbau), als auch aus der diesbezüglich zu errichtenden Begleitinfrastruktur (Bahnsteig, Begleitwege usw.) ergeben. Durch das Vorhaben kommt es zu keinen temporären Rodungen an Wald gem. ForstG, daher werden nur permanente Rodungen ausgewiesen. Permanente Rodungen werden aufgrund der Flächeninanspruchnahme des gegenständlichen Vorhabens an anderer Stelle im Ausmaß von ca. 1:1 wieder aufgeforstet. Die Nummer der Rodungsflächen korrespondiert mit den Aufnahmeummern des Bestandsplanes.*

Für den Abschnitt Steindorf b. Straßwalchen – Neumarkt-Köstendorf liegt bereits eine dauerhafte Rodungsbewilligung (Bescheid zu GZ. BMVIT-820.390./0001-IV/IVV54/2018) im Gesamtausmaß von 983 m² vor. Aufgrund von Projektänderungen im Abschnitt Steindorf b. St - Neumarkt-Köstendorf reduziert sich die Rodungsfläche Nr. 2 und aufgrund der Projektergänzung des Abschnittes Steindorf b. St. - Friedburg kommt die Rodungsfläche Nr. 3 neu hinzu.

Seitens des forsttechnischen Sachverständigen wird zum öffentlichen Interesse an der Walderhaltung folgendes ausgeführt:

Die im rechtskräftigen Waldentwicklungsplan (WEP) für Salzburg Umgebung und Stadt Salzburg (Flachgau) ausgewiesenen Waldfunktionen zeigen für die Waldflächen im Grundbeanspruchungsbereich eine geringe Wertigkeit der Schutzfunktion und eine hohe Wertigkeit der Wohlfahrts- und der Erholungsfunktion. Die Waldfunktionen vor Ort entsprechen den Ausweisungen im WEP.

Die hohe Wertigkeit der Wohlfahrtsfunktion ist vor allem im Klimaausgleich des Waldes in einem Gebiet mit unterdurchschnittlicher Waldausstattung (Gemeinde Straßwalchen 20%, KG Straßwalchen Markt 9%) begründet. Die durchschnittliche Bewaldungsdichte des Bezirks Salzburg Umgebung beträgt 48,9%. Die mittlere Wertigkeit der Erholungsfunktion ist in die Siedlungsnähe der Waldflächen und der damit zusammenhängenden erhöhten Besucherfrequenz begründet.

Der von den Rodungen für die Projektergänzung neu betroffene Waldbestand weist eine hohe Wertigkeit überwirtschaftlicher Waldfunktionen auf. Die Erhaltung des Waldes und seiner Wirkungen ist aufgrund der hohen Wohlfahrtswirkung für die Rodeflächen lt. WEP-Richtlinie (BMLFUW, 2012) und lt. Rodungserlass 2008 des BMLFUW in besonderem öffentlichem Interesse gelegen.

Hinsichtlich des Überwiegens des öffentlichen Interesses an der Errichtung des gegenständlichen Vorhabens wird auf die allgemeinen Ausführungen unter Punkt V.2.1.8 Öffentliches Interesse weiter oben verwiesen. Auch seitens des forsttechnischen Sachverständigen überwiegt das öffentliche Interesse an der geplanten Verwendung der zur Rodung beantragten Fläche

aus fachlicher Sicht das öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Flächen als Wald und begründet dies insbesondere mit den insgesamt positiven Umweltauswirkungen des gegenständlichen Vorhabens (Reduzierung von Lärm und sonstigen Immissionen durch vermehrte Nutzung der Bahn sowie positive Auswirkungen auf den Klimaschutz).

Hinsichtlich der Auswirkungen der vorhabensbedingten Rodung auf die Waldausstattung führt der Sachverständige zusammenfassend aus:

Die Waldausstattung in der näheren Umgebung der Rodeflächen ist im Vergleich zur Waldausstattung des Bezirks Salzburg-Umgebung (48,9%) als unterdurchschnittlich einzustufen; der Waldanteil der Gemeinde Straßwalchen beträgt 20%. In den von den Projektergänzungen betroffenen Katastralgemeinden liegt die Bewaldung zwischen 9 und 23%.

Die Waldflächendynamik ist neutral; in der Gemeinde Straßwalchen ergab sich im Zeitraum von 1980 - 2003 weder ein Zugang noch ein Abgang von Waldflächen.

In der Bauphase ist keine temporäre Grundbeanspruchung von Wald (befristete Rodung) vorgesehen. Die gesamte betriebsbedingte permanente Grundbeanspruchung (dauernde Rodung), die bereits in der Bauphase beginnt, beträgt unter Berücksichtigung der bereits genehmigten Rodungen, der Projektänderungen und der Projektergänzung rd. 0,09 ha. Von den zusätzlichen Rodungen für die Projektergänzung (39 m²) ist ein Laubmischwald randlich betroffen.

Die Waldausstattung in der näheren Umgebung der Rodeflächen ist als gering einzustufen; der Waldanteil in der von Rodungen im Ausmaß von 39 m² betroffenen Katastralgemeinde Straßwalchen Markt beträgt 9 % (49 ha), jener der Gemeinde Straßwalchen 20% (898 ha). Gemessen an der Waldfläche der betroffenen Katastralgemeinde (49 ha) ist die vorhabenbedingte Rodung mit 0,008% der Waldfläche so gering, dass es zu keiner relevanten Verringerung der Waldausstattung kommt.

Zudem wird die Dauerrodung durch eine flächengleiche Ersatzaufforstung kompensiert.

Die insgesamt geringfügig geringere Flächenbeanspruchung gegenüber dem genehmigten Vorhaben zu keinen relevanten Abweichungen gegenüber der Bewertung des genehmigten Vorhabens führt. Unter Berücksichtigung der Maßnahmen (Ersatzaufforstungen) ist davon auszugehen, dass die geringfügig nachteiligen Auswirkungen nach dem Aufwachsen der Aufforstungsfläche vollständig kompensiert werden.

Der Sachverständige kommt somit zum Schluss, dass aus forstfachlicher Sicht gegen die beantragten Rodungen bei Einhaltung der in Kapitel 4 dieses Gutachtens vorgeschlagenen Bedingungen und Auflagen keine Einwände bestehen.

Aufgrund des Ermittlungsverfahrens ist jedenfalls davon auszugehen, dass die beantragten Rodungen für die Errichtung der gegenständlichen Eisenbahnanlagen und Nebenanlagen erforderlich bzw. unumgänglich sind.

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 unzweifelhaft 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 auf die oben zum öffentlichen Interesse am Ausbau der gegenständlichen Eisenbahnstrecke hinzuweisen und festzuhalten, dass auch in der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung ein entsprechender Be-

darf am gegenständlichen Streckenausbau festgestellt wurde. Demnach wären bei einem Unterbleiben des Vorhabens zwar keine Rodungen von Wald erforderlich, jedoch würde damit das allgemeine Umweltziel, öffentliche Verkehrsmittel zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs zu attraktiveren, nicht erreicht werden. Zudem ist durch die Elektrifizierung künftig mit geringeren Emissionen von Luftschadstoffen zu rechnen.

Das öffentliche Interesse an der Schaffung der gegenständlichen Eisenbahnanlage, ist gegenüber dem öffentlichen Interesse an der Erhaltung der zur Rodung vorgesehenen Flächen als Wald als überwiegend anzusehen.

Weiters hält der Sachverständige für Forsttechnik, Wald- und Wildökologie in seinem forstfachlichen Gutachten fest, dass *die Waldausstattung in der näheren Umgebung der Rodeflächen im Vergleich zur Waldausstattung des Bezirks Salzburg-Umgebung (48,9%) zwar als unterdurchschnittlich einzustufen ist; der Waldanteil der Gemeinde Straßwalchen liegt bei 20%. In den von den Projektergänzungen betroffenen Katastralgemeinden liegt die Bewaldung zwischen 9 und 23%. Die Waldausstattung in der näheren Umgebung der Rodeflächen ist als gering einzustufen; der Waldanteil in der von Rodungen im Ausmaß von 39 m² betroffenen Katastralgemeinde Straßwalchen Markt beträgt 9 % (49 ha), jener der Gemeinde Straßwalchen 20% (898 ha). Gemessen an der Waldfläche der betroffenen Katastralgemeinde (49 ha) ist die vorhabenbedingte Rodung mit 0,008% der Waldfläche so gering, dass es zu keiner relevanten Verringerung der Waldausstattung kommt.*

Hinsichtlich der erforderlichen Wirkungen des Waldes gewährleistenden Waldausstattung (§ 17 Abs. 5 ForstG) ist auf die im Gutachten angeführten durchzuführenden Ersatzleistungen (Kompensationsmaßnahmen für Dauerrodungen) hinzuweisen.

Dazu führt der Sachverständige aus, dass *in der Betriebsphase aufgrund der relativ geringen Waldausstattung Maßnahmen zum Ausgleich des Waldflächenverlustes durch dauernde Rodungen erforderlich sind.*

Durch Selbstbindung der Projektwerberin ist eine Durchführung von Ersatzaufforstungen im Ausmaß von 1.040 m² auf Nichtwaldflächen (Gst. Nr. 2724 KG Straßwalchen Land, Eigentümer ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft) vorgesehen. Als Baumarten sind Schwarzerle, Feldahorn, Bergahorn, Flatterulme, Silberweide, Bruchweide, Silberpappel und Traubenkirsche vorgesehen; daneben werden verschiedene heimische Sträucher wie Hasel, Pfaffenhütchen, Schneeball etc. gepflanzt. Die vorgesehene Ersatzaufforstung ist zur Kompensation der entfallenden Wirkungen des Waldes durch die Dauerrodung von nunmehr insgesamt 897 m² ausreichend.

Die im Projekt vorgesehene Fläche ist im Rodungsplan verortet. Sie ist derzeit landwirtschaftlich genutzt und für die vorgesehene Ersatzaufforstung gut geeignet.

Nach Abwägung der angeführten Gesichtspunkte wird somit davon ausgegangen, dass das öffentliche Interesse der Errichtung bzw. des Umbaus der Eisenbahn das öffentliche Interesse dieser Flächen als Wald überwiegt.

Die Genehmigungsvoraussetzungen für eine Rodungsbewilligung gem. § 17 Abs. 3 ForstG liegen somit vor.

VI.6. Zu den Nebenbestimmungen

Nebenbestimmungen müssen möglichst klar bestimmten, nach Materien gegliederten Spruchpunkten, zugeordnet werden können. Es muss nach Zuständigkeitsübergang eindeutig feststellbar sein, welcher Bescheidteil und welche Nebenbestimmungen von welcher Behörde zu vollziehen sind. Diesbezüglich ist anzumerken, dass die Vorschreibung sämtlicher Nebenbestimmungen im Rahmen der Zuständigkeit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als Behörde gem. § 24 Abs. 1 UVP-G und somit aufgrund der Grundlage des UVP-G 2000 sowie des EisbG und der sonst mitangewendeten

Materiengesetze erfolgt sind. Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist nach dem UVP-G 2000 somit zuständig für die Erlassung von Nebenbestimmungen in Bezug auf wichtige Hauptauswirkungen des Vorhabens, etwa durch Lärm und Luftschadstoffe und anderen Emissionen und Immissionen.

Aber auch auf Grundlage des § 19 Abs. 2 EISbG ist die Vorschreibung dem Schutz von privatem und öffentlichem Gut dienender Auflagen möglich, durch die ein allenfalls entstehender Nachteil verhindert oder auf das unbedingt notwendige Maß herabgesetzt wird. Die die Bauphase betreffenden Vorschreibungen sind vom Zuständigkeitsübergang nicht betroffen. An nach dem Zuständigkeitsübergang zur weiteren Vollziehung an die außerhalb des UVP-Verfahrens zuständigen Behörden relevanten Vorschreibungen wird insb. auf die, die Betriebsphase betreffenden mitangewendeten materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen und Vorschreibungen des Wasserrechts hingewiesen. Diese Nebenbestimmungen schließen eine neuerliche bzw. aufgrund der dort anzuwendenden materiellrechtlichen Bestimmungen präzisierende Vorschreibung durch die zuständigen Behörden im teilkonzentrierten Verfahren beim Landeshauptmann oder den Materieverfahren nach Landesrecht nicht aus.

Soweit von den Parteien und Beteiligten und insbesondere den Sachverständigen die Aufnahme von Nebenbestimmungen (Vorschreibungen, Bedingungen und Auflagen) in den Genehmigungsbescheid gefordert wurde, ist darauf hinzuweisen, dass durch den Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG auch der Gegenstand des Verwaltungsverfahrens klar und eindeutig vorgegeben wird.

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.

Festzuhalten ist, dass die ergänzende zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen sowie die Verhandlungsschrift Bestandteil des gegenständlichen Bescheides sind. Allfällige dort enthaltene Erläuterungen und Begründungen sind somit insbesondere bei der Auslegung des Spruches heranzuziehen.

Im Wesentlichen wurden die in der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung vorgeschlagenen zwingenden Maßnahmen in allenfalls durch das weitere Verfahren bedingter modifizierter Form in den Spruch übernommen. Die Nummerierung der Auflagen in den einzelnen Spruchpunkten erfolgt in fortlaufender Nummernfolge.

VII. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen

Die Entscheidung gründet sich auf das durchgeführte Ermittlungsverfahren, insb. auf die Einreichunterlagen samt Umweltverträglichkeitserklärung, die vorgelegten Gutachten gem. § 31a EISbG vom 24. und 25. Juni 2019, die auf diese Unterlagen aufbauende ergänzende zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 9. Dezember 2019, das Forsttechnische Gutachten vom 1. Dezember 2019 sowie das Ergebnis der öffentlichen mündlichen Verhandlung am 9. und 10. Jänner 2020.

Die erkennende Behörde erachtet die ergänzende zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen samt den Ergänzungen in der mündlichen Verhandlung als tragendes Beweismittel hinsichtlich der Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens sowie die fachlichen Aussagen der Sachverständigen für vollständig, schlüssig und nachvollziehbar. Es wurde insb. ausreichend dargestellt, dass die beantragten Änderungen und Ergänzungen in allen Bereichen den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechen und es konnte schließlich festgestellt werden, dass durch das Vorhaben keinerlei Gefährdungen, er-

hebliche Belastungen bzw. unzumutbare Belästigungen von den bzw. für die im UVP-G 2000 genannten Schutzgütern ausgelöst werden.

Zu allen beurteilungsrelevanten Themen wurden gutachterliche Stellungnahmen eingeholt, welche die Grundlage für die ergänzende zusammenfassende Bewertung bilden. Die Gutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen wurden von in den jeweiligen Fachgebieten einschlägig gebildeten Fachleuten erstellt, die nicht nur die fachliche Ausbildung, sondern auch eine langjährige Erfahrung als Sachverständige in den jeweils einschlägigen materienrechtlichen Genehmigungsverfahren besitzen, als gerichtlich beeidete Sachverständige eingetragen sind oder auch (in der Mehrzahl) wiederholt bei UVP-Verfahren - nicht nur bei Verfahren des (nunmehrigen) Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie - als Gutachter beigezogen wurden.

Die von der Behörde eingeholte ergänzende zusammenfassende Bewertung ist methodisch einwandfrei und entspricht - sowohl formal als auch inhaltlich - den allgemeinen Standards für derartige Gutachten. Die beigezogenen Sachverständigen gehen in ihren Stellungnahmen und Beiträgen auf die ihnen gestellten Fragestellungen im erforderlichen Ausmaß ein. In der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung wurden die Prüfmethode und das Prüfergebnis beschrieben. Anhand dieser Beschreibung zeigt sich, dass bei der fachlichen Beurteilung nach wissenschaftlichen Maßstäben vorgegangen wurde. Vor allem kann nachvollzogen werden, dass der sachverständigen Beurteilung die einschlägig relevanten, rechtlichen wie fachlichen Regelwerke und technischen Standards zugrunde gelegt wurden. Angesichts dessen erfüllen die Ausführungen der von der Behörde beigezogenen Sachverständigen die rechtlichen Anforderungen, die an Gutachten gestellt werden.

Die Art und Weise, wie die Beweise (ergänzende zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen und gutachterliche Stellungnahmen) von der Behörde erhoben wurden, entspricht damit den Bestimmungen des Ermittlungsverfahrens des AVG.

Auch inhaltlich sind die ergänzende zusammenfassende Bewertung sowie das gesondert eingeholte forsttechnische Gutachten schlüssig und nachvollziehbar. Ein Widerspruch zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen kann nicht erkannt werden. Sie sind daher der Entscheidung zu Grunde zu legen. Nach ständiger Rechtsprechung des VwGH kann ein von einem tauglichen Sachverständigen erstelltes, mit den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen nicht im Widerspruch stehendes Gutachten nur auf gleicher fachlicher Ebene durch ein gleichwertiges Gutachten oder durch fachlich fundierte Argumente tauglich bekämpft werden (VwGH 25.4.2003, 2001/12/0195 u.a.). Nur Widersprüche zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen können auch ohne sachverständige Untermauerung aufgezeigt werden (VwGH v. 20.10.2005, 2005/07/0108; 02.06.2005, 2004/07/0039; 16.12.2004, 2003/07/0175). Im Zuge des Verfahrens wurden von Einschreitern keine Gegengutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen vorgelegt.

Die ergänzende zusammenfassende Bewertung wurde von der behördlich bestellten UVP-Koordination erstellt und es erfolgte bei deren Erstellung eine fachliche Überprüfung der Fachbeiträge durch die UVP-Koordination.

Wie bereits eingangs festgehalten, hält die erkennende Behörde die ergänzende zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen für schlüssig und nachvollziehbar, wobei deren Glaubwürdigkeit auch nicht durch die von Verfahrensparteien vorgebrachten Stellungnahmen in Zweifel gezogen werden konnte. Die Sachverständigen haben sich mit den im Auflageverfahren sowie in der mündlichen Verhandlung erstatteten Einwendungen und Stellungnahmen in schlüssiger und nachvollziehbarer Weise auseinandergesetzt. Auf die darin enthaltenen Aussagen darf im Hinblick auf die Beweiswürdigung in diesem Zusammenhang verwiesen werden. Die Sachverständigen haben das erstattete Vorbringen entkräftet bzw., soweit einzelne Bedenken gerechtfertigt waren, entsprechende Maßnahmenvorschläge erstattet. Die

Sachverständigen konnten darlegen, dass die Einwendungen und Stellungnahmen insgesamt nicht geeignet waren, die Umweltverträglichkeit des Projektes in Zweifel zu ziehen.

Die von der Antragstellerin vorgelegte Gutachten gem. § 31a EisbG hat die Behörde zusammen mit allen anderen Ermittlungsergebnissen als Beweismittel betrachtet bzw. geprüft um festzustellen, ob alle Genehmigungsvoraussetzungen nach § 31f Z. 1 bis Z. 3 EisbG vorliegen. Seitens der Behörde erscheint das Gutachten gem. § 31a EisbG ebenfalls schlüssig, vollständig und nachvollziehbar. Die UVP-Gutachter haben sich im Umweltverträglichkeitsgutachten auch mit den jeweils für ihre Fachgebiete wesentlichen Teilen des Gutachtens gem. § 31a leg. cit. auseinandergesetzt. Da sämtliche Einwendungen zum Vorhaben zumindest indirekt auch die Richtigkeit des Gutachtens gem. § 31a leg. cit. in Frage stellen, wurden zur fachlichen Bewertung von Einwendungen grundsätzlich die von der Behörde als nichtamtliche Sachverständige herangezogenen UVP-Gutachter beauftragt. Die fachliche Auseinandersetzung mit den einzelnen Einwendungen ist dem Fragenbereich 4 der ergänzenden zusammenfassenden Bewertung und der Verhandlungsschrift zu entnehmen. Seitens der UVP-Gutachter wurden im Zuge des Verfahrens keine Widersprüche zu den Aussagen im Gutachten gem. § 31a EisbG festgestellt.

Nach Würdigung der vorliegenden Beweismittel ist die erkennende Behörde der Ansicht, dass die Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens als schlüssig und nachvollziehbar zu betrachten sind und der festgestellte Sachverhalt wie dargestellt der behördlichen Entscheidung zugrunde gelegt werden kann.

VIII. Zusammenfassung

Aus dem oben Angeführten folgt nun, dass sowohl die materienrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen des HIG 1989 (Änderung der Trassengenehmigung), des EisbG 1957 (Änderungen bzw. eisenbahnrechtliche Baugenehmigung), des WRG 1959 (Änderungen und Genehmigung für Versickerungen) und des Forstgesetzes 1975 (Änderungen und Rodungsbewilligung) als auch die im UVP-G 2000 enthaltenen zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen erfüllt sind. Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass das Vorhaben, insb. auch aufgrund seiner Umweltverträglichkeit, als genehmigungsfähig qualifiziert werden muss, weshalb die Genehmigung zu erteilen war. Dies bewirkt auch, dass gleichzeitig die inhaltlichen Einwendungen gegen das Vorhaben als abgewiesen gelten (§ 59 Abs. 1 2. Satz AVG).

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

IX. Kosten

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

Aufgrund der abgabenrechtlichen Begünstigung des § 50 Bundesbahngesetz, BGBl. I 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.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erhoben werden.

Die Beschwerde ist innerhalb von vier Wochen nach Zustellung dieses Bescheides schriftlich beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie einzubringen. Sie hat den Bescheid, gegen den sie sich richtet, und die Behörde, die den Bescheid erlassen hat, zu bezeichnen. Weiters hat die Beschwerde die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist, zu enthalten.

Eine rechtzeitig eingebrachte und zulässige Beschwerde hat aufschiebende Wirkung, das heißt, der Bescheid kann bis zur abschließenden Entscheidung nicht vollstreckt werden.

Die Beschwerde kann in jeder technisch möglichen Form übermittelt werden, mit E-Mail jedoch nur insoweit, als für den elektronischen Verkehr nicht besondere Übermittlungsformen vorgesehen sind. Die technischen Voraussetzungen und organisatorischen Beschränkungen des elektronischen Verkehrs sind im Internet (<https://www.bmk.gv.at/impressum/policy.html>) bekanntgemacht. Bitte beachten Sie, dass der Absender die mit jeder Übermittlungsart verbundenen Risiken (zB Übertragungsverlust, Verlust des Schriftstückes) trägt.

Hinweis:

Gemäß BuLVwG-Eingabengebührverordnung - BuLVwG-EGebV, BGBl II Nr. 387/2014 idgF., ist bei der Einbringung einer solchen Beschwerde (samt Beilagen) eine Pauschalgebühr von EUR 30,00 zu entrichten. Die Pauschalgebühr für einen von einer Beschwerde gesondert eingebrachten Antrag (samt Beilagen) auf Ausschluss oder Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde beträgt EUR 15,00.

Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszwecks durch Überweisung auf das Konto des Finanzamtes für Gebühren, Verkehrssteuern und Glücksspiel (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) zu entrichten. Die Entrichtung der Gebühr ist durch einen Zahlungsbeleg oder einen Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung nachzuweisen; dieser Beleg ist der Eingabe anzuschließen. Notare, Rechtsanwälte, Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer können die Entrichtung der Gebühr auch durch einen schriftlichen Beleg des spätestens zugleich mit der Eingabe weiterzuleitenden Überweisungsauftrages nachweisen, wenn sie darauf mit Datum und Unterschrift bestätigen, dass der Überweisungsauftrag unter einem unwiderruflich erteilt wird.

Weiterer Hinweis:

Dieser Bescheid wird auch durch Edikt zugestellt. Ein solcher Bescheid gilt mit Ablauf von zwei Wochen nach der Verlautbarung gemäß § 44f AVG (Verlautbarung in einer im Bundesland weit verbreiteten Tageszeitung sowie in einer weiteren, in den betroffenen Gemeinden gem. § 19 Abs. 3 UVP-G 2000 verbreiteten periodisch erscheinenden Zeitung) als zugestellt.

Wird das gleiche Schriftstück mehrmals gültig zugestellt, so ist gem. § 6 des Zustellgesetzes die erste Zustellung maßgebend.

Für die Bundesministerin:

Mag. Michael Andresek

Ihr Sachbearbeiter:

Mag. Simon Ebner

Tel. Nr.: +43 (1) 71162 65 2221

E-Mail: simon.ebner@bmk.gv.at

