

BMVIT - IV/IVVS4 (UVP-Verfahren Landverkehr)
ivvs4@bmvit.gv.at

Mag. Michael Andresek
Sachbearbeiter/in

michael.andresek@bmvit.gv.at
+43 (1) 71162 65 2219
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-820.375/0010-IV/IVVS4/2019

Wien, 15. November 2019

HL-Strecke Wien-Salzburg

Viergleisiger Ausbau der Westbahn
Abschnitt Marchtrenk-Wels Vbf. -Wels Hbf.
km 205,700 bis km 212,135

Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes
Genehmigungsverfahren gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000

Öffentliche mündliche Verhandlung am 13. November 2019

Verhandlungsschrift

über die öffentliche mündliche Verhandlung aufgenommen am 13. November 2019 im
EUROPACENTER, Messe Wels, Messeplatz 1, 4600 Wels.

Der Verhandlungsleiter eröffnet die Verhandlung am 13. November 2019 um 9:00 Uhr, im EUROPACENTER, Messe Wels, Messeplatz 1, 4600 Wels, begrüßt die Teilnehmer an dieser mündlichen Verhandlung, insbesondere die Sachverständigen sowie die Vertreter der Gebietskörperschaften und mitwirkenden Behörden sowie der ÖBB-Infrastruktur AG als Antragstellerin. Im Anschluss daran stellt er die UVP-Sachverständigen und deren Fachgebiete sowie die Vertreter der UVP-Behörde vor.

Verhandlungsteilnehmer:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abt. IV/IVVS4:

Mag. Michael Andresek als Verhandlungsleiter

Mag.^a Gabriele Fiedler

Mag. Simon Ebner

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung IV/E4:

Ing. Wilhelm Lampel, als UVP-Sachverständiger für die Fachgebiete Elektromagnetische Felder, Licht (Beleuchtung)

UVP-Koordination:

Bettina Riedmann, MAS ETH RP, MAS (Mediation)

Karin Riegler

Nichtamtliche UVP-Sachverständige:

Dipl.-Ing. Dr. Gunther Stocker für das Fachgebiet Straßenverkehrstechnik

Univ. Prof. Dr. Manfred Neuberger für das Fachgebiet Humanmedizin

Dipl.-Ing. Hanno Töll für das Fachgebiet Lärmschutz

Dr. Birgit Strenn für das Fachgebiet Wasserbautechnik und Oberflächenwässer

Dr. Andreas Amann für das Fachgebiet Luft und Klima

Dr. Kurt Schippinger für das Fachgebiet Boden - Abfallwirtschaft

Dipl. -Ing. Oliver Rathschüler für das Fachgebiet Ökologie (einschließlich Gewässerökologie)

Dipl.-Ing. Reinhard Barbl für die Fachgebiete Forsttechnik, Wald- und Wildökologie

Dipl.-Ing. Hans Kordina für die Fachgebiete Denkmalschutz, Raum- und Stadtplanung, Sachgüter, Orts- und Landschaftsbild

Prof. Dr. Peter Steinhauser Fachgebiet Erschütterung

Dipl.-Ing. Markus Mayr für das Fachgebiet Eisenbahnwesen/-technische Belange

Ing. Peter Herteg für die Fachgebiete Eisenbahnsicherungstechnik und Eisenbahnbetrieb

Sachverständige gemäß § 31a EisbG (BCTen):

Johanna Rammer-Wutte, MA, BA, BSc (Koordination Gesamtgutachten)

Ing. Matthias Bauer

Dipl.-Ing. Volker Havelec (Eisenbahnbautechnik)

Dipl.-Ing. Dr. Dieter Pichler (Eisenbahnbetrieb)

Dipl.-Ing. Christian Stadler (Konstruktiver Ingenieurbau)

Dipl.-Ing. Katharina Taumberger (Hochbau)

Ing. August Zierl (Leit- und Sicherungstechnik, Telekommunikation)

Ing Hans Fuchs (Elektrotechnik 16 2/3 Hz, elektromagnetische Felder)

Ing. Jan Fritz MSc (Elektrotechnik 50 Hz)

Thomas Pieler (Wasserbautechnik, Geologie, Hydrogeologie und Geotechnik)

Dipl.-Ing. Dr. Günther Achs (Lärmschutz)

Ing Gerhard Nestler (Straßenverkehrstechnik)

Stadtgemeinde Wels:

Dipl.-Ing. Ralph Grager

Stadtgemeinde Marchtrenk:

Thomas Berndorfer MSc, Holger Jungmeier

Oberösterreichische Umweltschutzanstalt:

Dipl.-Ing. Dr. Donat Martin

Wirtschaftskammer OÖ, Standortanwalt:

Ing. Karl Jachs

ÖBB-Infrastruktur AG:

Dipl.-Ing. Wolfgang Mayr, Dipl.-Ing. Heinz Dudek, Mag. Andreas Netzer, Dr. Dieter Altenburger, Laura Schwarzmann, Ing. Reiter Gerhard, Dipl.-Ing. Sachsenhofer Michael, Ing. Zolles Patrik, Dr. Gertraud Schöllhammer, Andrea Ebner, Ingrid Waidhofer

Projektanten:

Lukas Rust, David Mayerhofer, Wolfgang Unterberger, Helmut Diesinger, Alexandra Janetschek-Borst, Joachim Kleiner, Michael Kaulfus, Clemens Schweighofer, Wolfgang Haider, Sarah Riffert, Susanne Scherübl-Meitz, Wolfgang Emmer, Martin Fürnschuß, Dirk Gatzemeier, Thomas Pfaffenwimmer, Lucas Artner, Martin Koller, Wilfried Pistecky, Pamela Steiner

Weitere Verhandlungsteilnehmer:

Pichler Gerald, Ing. Martin Spiesberger, Romana Spiesberger, Wolfgang Hager, Maria Mayr, Spiesberger Alfred, Ganscha Johann, Isle Pichler

Der Verhandlungsleiter fasst die bisher erfolgten Verfahrensschritte zusammen:

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat mit Antrag vom 3. Juni 2019 um die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß den §§ 23b Abs. 2 Z 1, 24 und 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 im vereinfachten Verfahren, sowie um Erteilung der Genehmigung gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 unter Mitwirkung des § 3 Abs. 2 Hochleistungsstreckengesetz - HIG, BGBl. Nr. 135/1989, der §§ 20 und 31 ff. Eisenbahngesetz - EISbG, der §§ 9 und 32 Wasserrechtsgesetz - WRG, der §§ 17 ff. Forstgesetz sowie des § 21 BStG, alle Gesetze in der geltenden Fassung, für das oben angeführte Vorhaben angesucht. Dem Antrag waren die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen (Projektunterlagen, Trassengenehmigungsunterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung) angeschlossen.

Bereits im Zuge der Verfahrenseinleitung gemäß § 24a Abs. 3 bis 5 UVP-G 2000 wurden die mitwirkenden Behörden, die Standortgemeinden und die Oberösterreichische Umweltschutzbehörde sowie die weiteren zu beteiligenden Formalparteien und Stellen mit Schreiben vom 17. Juni 2019, GZ. BMVIT-820.375/0002-IV/IVVS4/2019, von der Einleitung des Verfahrens informiert, der Genehmigungsantrag sowie die Umweltverträglichkeitserklärung übermittelt und die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt. Die sie betreffenden Projektunterlagen (Trassengenehmigungsunterlagen, Bauentwurf) wurden zeitgerecht vor der im Zuge des Verfahrens vorgesehenen öffentlichen Auflage von der Antragstellerin direkt übermittelt.

Seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie wurden nach den Bestimmungen des § 3b UVP-G 2000 ein UVP-Koordinator zur Unterstützung der Behörde sowie die vorgestellten Sachverständigen für die einzelnen betroffenen Fachgebiete mit der Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens (Gesamtgutachten) beauftragt.

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, –kontinuität bzw. -koordination zu sehende Gutachtertätigkeit in dem nachfolgenden Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 zu beachten.

Unter Anwendung der Bestimmungen der §§ 44a ff. des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes (AVG) hat die Behörde den verfahrenseinleitenden Antrag mit Edikt vom 20. August 2019, GZ. BMVIT820.375/0005/IV/IVVS4/2019, im Großverfahren kundgemacht.

Die Anwendung der Großverfahrensbestimmungen des AVG ergibt sich aus der Tatsache, dass am gegenständlichen Verfahren mehr als 100 Personen beteiligt sind.

In diesem Edikt wurde neben dem Aufliegen des Antrags, der Umweltverträglichkeitserklärung samt Projektunterlagen und der Trassengenehmigungsunterlagen bei der UVP-Behörde und den Standortgemeinden – die Stadtgemeinden Wels und Marchtrenk - die Möglichkeit der Einsichtnahme und der Einbringung schriftlicher Einwendungen gegen dieses Vorhaben im Zeitraum von Dienstag, den 27. August 2019 bis einschließlich Freitag, den 11. Oktober 2019 kundgemacht.

Des Weiteren sind bereits in diesem Edikt die wesentlichen Rechtsbelehrungen erfolgt, wonach Beteiligte, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erheben, insoweit 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.

Nach der Einleitung des Verfahrens wurden beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie folgende schriftliche Einwendungen bzw. Stellungnahmen eingebracht:

- Landeshauptmann von Oberösterreich, Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Abteilung Wasserwirtschaft, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz vom 29.07.2019 als wasserwirtschaftliches Planungsorgan
- Oberösterreichische Umweltschutzanstalt, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz vom 08.07.2019
- Stadt Wels, Stadtplatz 1, 4600 Wels vom 30.07.2019

Während der oben genannten Einwendungsfrist wurden beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie folgende schriftliche Einwendungen bzw. Stellungnahmen eingebracht:

- Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Stubenring 1, 1010 Wien vom 23.09.2019
- Oberösterreichische Umweltschutzanstalt, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz vom 27. August 2019 (nochmalige Vorlage der oa Stellungnahme vom 08.07.2019)
- Franz, Vielhaber, Freilingerstraße 8, 4614 Marchtrenk vom 19.09.2019
- Wirtschaftskammer Oberösterreich, Hessenplatz 3, 4020 Linz vom 30.09.2019 als Standortanwalt
- Reinhard Wiesmeier, Marchtrenkerstraße 63, 4611 Buchkirchen vom 09.10.2019
- Landeshauptmann von Oberösterreich, Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Abteilung Wasserwirtschaft, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz vom 09.10.2019 als wasserwirtschaftliches Planungsorgan (Hinweis auf erfolgte Stellungnahme vom 29.07.2019)
- Gerald Bergsmann, ohne Anschrift vom 06.10.2019

Die einzelnen angeführten Stellungnahmen wurden unmittelbar nach Einlangen laufend per E-Mail der Koordination zur Weiterleitung an die von der Behörde beauftragten Sachverständigen zwecks Bearbeitung im Umweltverträglichkeitsgutachten und auch der Projektleitung übermittelt. In weiterer Folge wurde der Projektwerberin gemäß § 45 Abs. 3 AVG das Zwischenergebnis der Beweisaufnahme zur Kenntnis gebracht.

Zuletzt wurde mit weiterem Edikt vom 23. Oktober 2019, GZ. BMVIT-820.375/0009-IV/IVVS4/2019, die Anberaumung der öffentlichen mündlichen Verhandlung für den heutigen Tag kundgemacht. Unter einem erfolgte in diesem Edikt auch die Kundmachung der öffentlichen Auflage der zusammenfassenden Bewertung gemäß § 24d UVP-G 2000, von Mittwoch, den 30. Oktober 2019 bis einschließlich Dienstag, den 12. November 2019 bei der UVP-Behörde und den zuvor genannten Standortgemeinden.

Die Veröffentlichung dieser beiden vorgenannten Edikte erfolgte jeweils in den „Oberösterreichischen Nachrichten“ sowie der Oberösterreich Ausgabe der „Kronen Zeitung“ und im Internet auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (<https://www.bmvit.gv.at/themen/eisenbahn/verfahren/wiensalzburg/linzmarchtrenk.html>).

Ergänzend wurden sämtliche Standortgemeinden ersucht, die Edikte an der jeweiligen Amtstafel anzuschlagen und im Anschluss daran ein mit Anschlag- und Abnahmevermerk versehenes Edikt an die Behörde zu retournieren.

Nach Abschluss der öffentlichen Auflage bzw. nach Ende der Einwendungsfrist hat nach Aufforderung der Behörde Gerald Bergsmann per E-Mail die Adressdaten ergänzt (Freilingersstraße 4, 4614 Marchtrenk). Da auf diese Stellungnahme mangels Adressangabe bei der Erstellung der zusammenfassenden Bewertung nicht mehr eingegangen werden konnte, wird eine fachliche Behandlung durch die Sachverständigen sowie die Möglichkeit zum Parteigehör in der mündlichen Verhandlung erfolgen.

Retournierung der Unterlagen:

Sämtliche mit dem Anschlag- und Abnahmevermerk versehenen Edikte der Verfahrenseinleitung im Zeitraum vom 27. August 2019 bis 11. 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 Marchtrenk in der Zeit vom 29. Oktober bis 13. November 2019 und an der Amtstafel der Stadtgemeinde Wels in der Zeit vom 30. Oktober bis 12. November 2019 in örtüblicher Weise angeschlagen war.

Der Verhandlungsleiter stellt somit fest, dass alle Behörden, Parteien und Beteiligten zu der heute stattfindenden Verhandlung rechtzeitig und ordnungsgemäß geladen wurden.

Anschließend führt der Verhandlungsleiter zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung Nachstehendes aus:

Antrag, Gegenstand:

Mit Antrag vom 28. Februar 2019, ergänzt und verbessert mit Schreiben vom 6. Juni 2019 hat die ÖBB-Infrastruktur AG um die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß den §§ 23b, 24 und 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 angesucht, sowie um Genehmigung gemäß den §§ 24 Abs. 1 UVP-G 2000 in Verbindung mit § 3 Abs. 2 Hochleistungsstreckengesetz (HIG), BGBl. Nr. 135/1989 um die Erteilung der Trassengenehmigung, in Verbindung mit §§ 20 und 31 ff. Eisenbahngesetz (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957 einschließlich Mitbehandlung der wasserrechtlichen Bestimmungen iSd § 32 Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG), BGBl. Nr. 215/1959, sowie in Verbindung mit § 17 ff Forstgesetz, BGBl. Nr. 440/1975, um die Erteilung der forstrechtlichen Rodungsbewilligung, alle Gesetze in der jeweils geltenden Fassung.

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

Beschreibung des Vorhabens:

Der Abschnitt Marchtrenk - Wels ist Teil des viergleisigen Ausbaus der Westbahn zwischen Wien und Wels. Das Vorhaben „Marchtrenk - Wels“ beginnt östlich des Bahnhofs Marchtrenk bei km 205,700 und endet bei km 212,135 östlich der Unterführung der B 137 (Innviertler Straße) im Bereich des Bahnhofs Wels. Im Osten bildet das UVP-Projekt „Viergleisiger Ausbau und Trassenverschwenkung Linz-Marchtrenk“ die Vorhabensgrenze, im Westen erfolgt eine provisorische Anbindung an die Bestandsanlagen.

Das Projekt sieht im Wesentlichen folgende Maßnahmen vor:

- Viergleisiger Ausbau der Westbahn zwischen km 205,700 und km 212,135
- Umbau des Bahnhofs Marchtrenk inkl. Umbau des Inselbahnsteigs
- Neugestaltung der Anbindung des Verschiebebahnhofs Wels durch Errichtung und Adaptierung von Gleisanlagen
- Errichtung diverser Kunstbauten (Überwerfungsbauwerk, Brücken, Stützmauern, Personentunnel, Lärmschutzwände etc.)
- Niveaufreies Auskreuzen der HL-Strecken
- Errichtung von Wirtschafts- und Bahnbetreibungswegen

Zielsetzungen des Vorhabens sind eine Erhöhung der Streckenkapazität für den Fernverkehr (HL1--Strecke) und Regionalverkehr (HL2--Strecke), eine Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit bis zu V_{max} 230 km/h (HL1--Strecke), eine verbesserte Anbindung des Verschiebebahnhofs Wels und eine Attraktivierung des Bahnhofs Marchtrenk.

Rechtliche Grundlagen:

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

Die gegenständliche Eisenbahnstrecke „Wien-Salzburg“ wurde im gegenständlichen Abschnitt St. Pölten - Attnang/Puchheim mit Verordnung der Bundesregierung vom 4. Juli 1989, BGBl. Nr. 370/1989 (1. Hochleistungsstreckenverordnung) zur Hochleistungsstrecke erklärt und unterliegt als solche wegen der im Rahmen des Projekts erfolgenden Maßnahmen einer UVP-Pflicht nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000.

Gemäß § 23b Abs. 2 Z. 1 UVP-G 2000 ist für Vorhaben der Änderung von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken, durch Änderung der Trasse oder Zulegung eines Gleises, jeweils auf einer durchgehenden Länge von weniger als 10 km eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 im vereinfachten Verfahren durchzuführen.

§ 24 Abs. 1 UVP-G 2000 sieht vor, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen hat. Er hat dabei alle vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden fallen.

Gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 hat die Landesregierung ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen, in dem sie alle vom Land zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsbestimmungen, auch soweit sie in den

eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde fallen, anzuwenden hat. Aufgrund der vorgelegten Unterlagen und des Genehmigungsantrags wird davon ausgegangen, dass allenfalls eine Genehmigung nach dem Niederösterreichischen Naturschutzgesetz erforderlich sein wird. Der entsprechende Antrag wurde seitens der Projektwerberin noch nicht eingebracht.

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

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

- 1) die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die ein Vorhaben
 - a) auf Menschen und die biologische Vielfalt einschließlich der Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume,
 - b) auf Fläche und Boden, Wasser, Luft und Klima,
 - c) auf die Landschaft und
 - d) auf Sach- und Kulturgüter

hat oder haben kann, wobei Wechselwirkungen mehrerer Auswirkungen untereinander mit-einzubeziehen sind,

- 2) Maßnahmen zu prüfen, durch die, schädliche, belästigende oder belastende, Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden,
- 3) die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens darzulegen und
- 4) bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten darzulegen.

Aufgabe des UVP-Verfahrens ist es somit nicht, die „umweltverträglichste“ Trasse beziehungsweise Ausführung zu finden, sondern die Trassenauswahl beziehungsweise die Ausführung auf ihre Plausibilität hin zu prüfen und sodann die ausgewählte Trasse beziehungsweise das Projekt auf ihre beziehungsweise seine Umweltverträglichkeit hin zu überprüfen, d. h., die Behörde – und damit auch die von ihr beigezogenen Sachverständigen – haben die von der Projektwerberin eingereichte Trasse beziehungsweise das vorgelegte Projekt ihrer Beurteilung zugrunde zu legen.

Genehmigungen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie und der übrigen für die Erteilung von Genehmigungen zuständigen Behörden dürfen nur erteilt werden, wenn die Voraussetzungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 - dies sind die Begrenzung der Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik, die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter möglichst gering zu halten und Abfälle nach dem Stand der Technik zu entsorgen und möglichst zu vermeiden - erfüllt sind.

Wird im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 die Genehmigungsvoraussetzung des Abs. 1 Z 2 lit. c als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als

dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann.

Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist insoweit die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

Für die Begrenzung von Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs ist seit dem Jahr 1993 für den Neubau und den wesentlichen Umbau von Strecken (-teilen) die Schienenverkehrslärm- Immissionsschutzverordnung, (SchIV), BGBl. Nr. 415/1993, idgF anzuwenden.

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

Gegenstand des Verfahrens ist somit die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren die Erteilung der Trassengenehmigung zur Sicherstellung des Trassenverlaufes gemäß § 3 Abs. 2 HIG, die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §§ 31 ff. (insbesondere § 31f) EisbG unter Mitanwendung des WRG sowie die Erteilung der forstrechtlichen Rodungsbewilligung nach den §§ 17 ff. Forstgesetz. Zusätzlich müssen die Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 erfüllt sein.

Anzuwendende materiellrechtliche Genehmigungsbestimmungen:

1. Hochleistungsstreckengesetz

Gemäß § 3 Abs. 1 HIG bedarf es für die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer Hochleistungsstrecke, die nicht durch Ausbaumaßnahmen - wie etwa Herstellung entsprechender Bahnkörper, Fahrleitungen, Sicherungsanlagen und sonstiger für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken notwendiger Eisenbahnanlagen auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden kann, einer Trassengenehmigung, die der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf Antrag eines Eisenbahnunternehmens nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung (§ 4) mit Bescheid zu erteilen hat.

Gemäß § 3 Abs. 2 HIG ist jedenfalls eine Trassengenehmigung erforderlich, wenn für den Bau oder die Änderung einer Hochleistungsstrecke eine UVP durchzuführen ist. Die entsprechenden Unterlagen (Planunterlagen zur Darstellung des Trassenstreifens) im Sinne des § 4 HIG wurden vorgelegt.

2. Eisenbahngesetz

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

Durch das Vorhaben werden hauptsächlich Eisenbahnanlagen im Sinne des § 10 EisbG errichtet.

Gemäß § 31a EisbG ist dem Antrag ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und bei Hauptbahnen ein, projektrelevante Fachgebiete umfassendes Gutachten beizulegen. Dieses dient dem Beweis, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

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

Für die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung wurden von der Projektwerberin die entsprechenden Unterlagen gemäß § 31a (Gutachten) und § 31b EisbG (Bauentwurf) vorgelegt.

Dies bedeutet, dass die Antragstellerin das Gutachten bereits im Vorfeld einzuholen und mit dem Antrag der Behörde vorzulegen hat. Das Gutachten ist von der Antragstellerin aus dem in § 31a Abs. 2 EisbG angeführten Kreis qualifizierter Personen zu beauftragen.

Die Gutachter gemäß § 31a EisbG sind bei der mündlichen Verhandlung ebenfalls anwesend und werden das Gutachten im Zuge der mündlichen Verhandlung zu erläutern und allenfalls zu ergänzen haben.

Der Verhandlungsleiter weist kurz auf den Unterschied zwischen den Beweisthemen für die Gutachter gemäß § 24c UVP-G 2000 und die Gutachter gemäß § 31a EisbG hin:

Das UVP-Gutachten hat im Wesentlichen die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens gemäß § 1 Abs. 1 UVP-G 2000 vorgelegte Umweltverträglichkeitserklärung und andere relevante von der Projektwerberin vorgelegte Unterlagen nach dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 aus fachlicher Sicht zu bewerten und allenfalls zu ergänzen.

Somit ist verkürzt dargestellt, Beweisthema des § 31a Gutachtens der Stand der Technik der Eisenbahnanlagen einschließlich der Belange des Arbeitnehmerschutzes. Beweisthema des Umweltverträglichkeitsgutachtens ist die Bewertung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens.

Hingewiesen wird vom Verhandlungsleiter noch auf die Bestimmung des § 24h Abs. 1 UVP-G 2000 idGF, wonach die Fertigstellung des Vorhabens der Behörde von der Projektwerberin vor der Inbetriebnahme anzuzeigen ist, sowie auf die materiellrechtliche Genehmigungsbestimmung der §§ 34 ff. EisbG (eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung).

Somit wird nach Fertigstellung vor Inbetriebnahme von der ÖBB-Infrastruktur AG eine entsprechende Fertigstellungsanzeige unter Beilage der erforderlichen Unterlagen (Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG oder eine dieser entsprechende § 40 Erklärung) erforderlich.

3. Wasserrechtsgesetz

Konkret werden im gegenständlichen Verfahren die materiellrechtliche Bestimmung des § 32 WRG (Einwirkungen auf Gewässer, die unmittelbar oder mittelbar deren Beschaffenheit im Sinne des § 30 Abs. 3 WRG beeinträchtigen – hier durch Versickerungen) mit zu behandeln sein. Inhaltlich-fachlich ist hier auf das Umweltverträglichkeitsgutachten zu verweisen

Diesbezüglich ist auf die bereits genannte (Sonder-)Bestimmung des § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 zu verweisen, wonach der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen hat, das die Mitankündigung aller vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen vorsieht.

4. Forstgesetz

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

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

Die gegenständliche Genehmigung gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 erfolgt somit unter Anwendung der materiellen Genehmigungsbestimmungen des Hochleistungsstreckengesetzes (Trassengenehmigung), des Eisenbahngesetzes, des Forstgesetzes und des Wasserrechtsgesetzes.

Zusätzlich müssen die Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 erfüllt sein.

Zur öffentlichen mündlichen Verhandlung und den Verhandlungsablauf:

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass die gegenständliche mündliche Verhandlung gemäß § 44e Abs. 1 AVG öffentlich ist, weist jedoch ausdrücklich darauf hin, dass im Rahmen dieser Verhandlung nur Parteien und Beteiligten das Recht zusteht, Fragen zum gegenständlichen Vorhaben zu stellen und Einwendungen zu erheben und erinnert nochmals daran, dass Beteiligte im gegenständlichen Ediktalverfahren, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben haben, insoweit ihre Parteistellung verloren haben. Er präzisiert, dass somit bloß als Teilnehmer der öffentlichen mündlichen Verhandlung auftretende Personen Zuhörer sind und diese keinerlei Mitwirkungsbefugnisse haben.

Zuletzt weist der Verhandlungsleiter darauf hin, dass sich eine Teilnehmerliste für den Verhandlungstag im Umlauf befindet und ersucht zwecks Erfassung der Verhandlungsteilnehmer um eine vollständige Angabe von Vor- und Zuname, eventuell Titel und je nach Erfordernis Anführung der Anschrift, der Dienststelle bzw. Firma.

Zum Verfahrensablauf der heutigen Ortsverhandlung erläutert der Verhandlungsleiter die im Sinne einer ökonomischen und zweckmäßigen Abwicklung weiteren beabsichtigten einzelnen Verfahrensabschnitte.

Im Anschluss an diese Rechtsbelehrung erfolgt zunächst eine kurze Projektdarstellung durch einen Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG als Antragstellerin sowie eine kurze Erläuterung der zusammenfassenden Bewertung durch die externe UVP-Koordination. Anschließend erfolgt die Präsentation der zusammenfassenden Bewertung durch die externe UVP-Koordination.

Die Präsentationen der Behörde und der UVP-Koordination werden als Anlagen 1 und 2 der Verhandlungsschrift angeschlossen.

Danach besteht die Möglichkeit zur Erörterung von allgemeinen Fragen zum Vorhaben, die nicht im Detail in der Verhandlungsschrift festgehalten werden. Für deren Beantwortung stehen die jeweiligen Bearbeiter der Antragstellerin sowie die Sachverständigen zur Verfügung.

Im Sinne der Verfahrensökonomie erfolgt durch den Verhandlungsleiter die Verfahrensordnung, dass sämtliche mündlich vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen, bei

Bedarf unter Hilfenahme der anwesenden Vertreterinnen und Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zu Protokoll zu diktieren und zu unterfertigen sind. Nur mündlich im Zuge der Diskussion vorgebrachte und nicht protokollierte Stellungnahmen und Einwendungen können im weiteren Verfahren nicht berücksichtigt werden. Sämtliche mündlich in das Protokoll diktierte Stellungnahmen werden den betreffenden Beteiligten unmittelbar nach der Protokollierung in schriftlicher Form ausgefolgt.

Der Verhandlungsleiter weist unter Hinweis auf § 43 AVG darauf hin, dass während der Verhandlung nur am Wort ist, dem das Wort durch den Verhandlungsleiter erteilt wurde. Er ersucht die Verhandlungsteilnehmer nicht anderen Verhandlungsteilnehmern ins Wort zu fallen, sachlich zu bleiben und sich bei Wortmeldungen auf Kürze und Prägnanz zu beschränken. Ebenso ist von wie immer geartete Zwischenrufen, Geräuschen und dergleichen Abstand zu nehmen. Weiters wären Mobiltelefone auszuschalten oder lautlos zu stellen –Filmen, Fotografieren und Tonaufnahmen während der Verhandlung sind gemäß § 22 Mediengesetz zu unterlassen.

Als Abschluss des allgemeinen, einführenden Teiles des Verhandlungstages erfolgt seitens des Verhandlungsleiters die Erinnerung an die Verhandlungsteilnehmer, sämtliche Vorbringen zum gegenständlichen Projekt im Rahmen dieser öffentlichen mündlichen Verhandlung vorzubringen.

Daran anschließend erfolgt die Aufnahme von Stellungnahmen in die Verhandlungsschrift:

Stellungnahme von Herrn Johann Ganscha, Bauernfeldstraße 11, 4600 Wels/Pernau:

Ich ersuche um etwaige Sondierung einer Haltestelle Pernau

- Zahlreiche Industriebetriebe und Firmen
- Für Mitarbeiter den Umstieg von PKW auf den öffentlichen Verkehr attraktiver zu machen. Sowohl stadteinwärts/auswärts
- Parkmöglichkeit für PKW/Fahrräder und e-Mobilität
- Fußgeher Übergang über Gleisanlagen (Nord-Süd)
- Vorhandene Infrastruktur Welas Park
- Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie, Merkur und Rohrer Cafe/Bäckerei, Apotheke, Friseur, usw.
- SAB Bushaltestelle

Im Übrigen erscheint mir das Parkdeck im Hbf. schon ziemliche belegt.

Parkende Pendler benützen bereits wieder das umgebenden Neustädter Areal

Johann Ganscha e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Raumplanung, Stadtplanung, Sachgüter, Orts- und Landschaftsbild, Dipl.-Ing. Hans Kordina zur Stellungnahme von Herrn Johann Ganscha, Bauernfeldstraße 11, 4600 Wels / Pernau:

Im Rahmen der vorgenannten Stellungnahme werden folgende Punkte angesprochen:

- Anlage einer Bahnhaltestelle „Pernau“
- Schaffung von Parkmöglichkeiten für PKW, Fahrräder und E-Mobilität
- Fußgänger-Übergang über die Gleisanlagen
- SAB Bushaltestelle
- Erreichbarkeit der Dienstleistungs-, Handels- und Industrieanlagen

Aus fachlicher Sicht ist dazu wie folgt Stellung zu nehmen:

- Die Errichtung einer Haltestelle ist an dieser Stelle (Unterführung Schloßstraße) nicht im vorliegenden Vorhaben vorgesehen (nicht Bestandteil des Projektes) – und aufgrund der eisenbahnbetrieblichen Problemstellungen auch nicht möglich
- Eine Unterführung besteht bereits an dieser Stelle, die im Vollzug des Projektes auch verbessert wird.
- Die Erreichbarkeit der genannten Dienstleistungs-, Handels- und Industrieanlagen ist über die bestehende – und gleichfalls erneuerten - Unterführung der Innviertler Straße in beiden Richtungen möglich.
- Infolge der Nichterrichtung einer Haltestelle ist auch die Anlage einer Park&Ride-Anlage nicht zweckmäßig – diese müsste derzeit von der Stadtgemeinde errichtet werden und ist nicht Bestandteil des vorliegenden Projektes.

Hans Kordina e.h.

Stellungnahme der Sachverständigen für die Fachgebiete Eisenbahnwesen – technische Belange, Dipl.-Ing. Markus Mayr und Eisenbahnsicherungstechnik und Eisenbahnbetrieb Ing. Peter Herteg, zur Stellungnahme von Johann Ganscha:

Das gegenständliche Vorhaben sieht einen Nahverkehrshalt im Bahnhof Marchtrenk in ca. km 206,0 und im Hbf. Wels in ca. km 212,5 vor.

Eine neue Haltestelle im Bereich Wels-Pernau etwa auf der Höhe des Verschiebebahnhofes im Bereich von ca. km 209,5 bis km 211,0 ist nicht vorgesehen.

Eine zusätzliche Einrichtung einer Haltestelle oder/und eines Fußgängerübergangs über die Gleisanlagen wäre von den zuständigen Stellen wie Stadtgemeinde, ÖVV, usw. im Rahmen des S-Bahn-Verkehrs zu bestellen. Dabei ist auch bei der Bestellung der Anschluss an den öffentlichen städtischen Verkehr sowie dem Individualverkehr mit Parkplätzen usw. miteinzubeziehen.

Einen solche Bestellung liegt nicht vor und somit ist eine neue Haltestelle im Vorhaben auch nicht vorgesehen.

Der Hbf. Linz und der Hbf. Wels stellen im österreichischen Taktgefüge bzgl. dem Marktsegment Personenfernverkehr festgelegte Knoten für das Umsteigen vom Personennahverkehr zum Personenfernverkehr dar.

Entsprechend dem betrieblichen Taktgefüge mit einer definierten Kantenzzeit zwischen Linz und Wels für den S-Bahn-Verkehr sind vier S-Bahn-Halte (Leonding, „Auflassung Pasching“, Flughafen Linz-Hörsching, Oftring und Marchtrenk) möglich.

Weitere Halte zwischen Linz und Wels führen bei Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf jedenfalls zu Anschlussversäumnissen in den Taktknoten. Ein planmäßiger Betriebsablauf kann auf Grund von Verspätungen nicht aufrechterhalten werden. Eine betriebliche Bedienung einer weiteren neuen Haltestelle im Bereich Wels-Pernau ist daher aus derzeitiger Sicht jedenfalls auszuschließen.

Die Projektwerberin hat auf Grund der Unmöglichkeit einer zusätzlichen Haltestelle keine entsprechende Alternativvariante beplant. Eine daraus ableitbare Betrachtung gegenüber den Auswirkungen auf die Umwelt ist daher auch nicht erfolgt.

Dipl.-Ing. Markus Mayr e.h.

Ing. Peter Herteg e.h.

Stellungnahme von Stadtgemeinde Marchtrenk vertreten durch Herrn Thomas Berndorfer:

Die Stadtgemeinde Marchtrenk fordert:

- Dass die Rodungen im Gemeindegebiet von Marchtrenk erst dann begonnen werden, wenn tatsächlich mit den Bauarbeiten des viergleisigen Ausbaus begonnen wird und
- Dass aufgrund des geringen Waldbestandes in der Stadtgemeinde eine entsprechende Ersatzaufforstung im Gemeindegebiet von Marchtrenk erfolgt.

Thomas Berndorfer e.h.

Anlage: Stellungnahme der Stadtgemeinde Marchtrenk

Stellungnahme des Sachverständigen für Fachgebiet Wald- und Wildökologie, Forstwesen, Jagdwesen und Agrarwesen, nASV Dipl.-Ing. Reinhard Barbl zur Stellungnahme der Stadtgemeinde Marchtrenk, vertreten durch Hrn. Thomas Berndorfer:

Das Anliegen der Stadtgemeinde Marchtrenk, dass die Rodungen im Gemeindegebiet von Marchtrenk erst dann begonnen werden sollen, wenn tatsächlich mit den Bauarbeiten begonnen wird ist nachvollziehbar. Daher wird die Auflage 1 des Rodungsgutachtens wie folgt ergänzt:

„Mit den Fällungsarbeiten darf erst in jener saftlosen Zeit begonnen werden, die den Bauarbeiten vorangehen.

Zu den Ersatzaufforstungen:

Die Konsenswerberin hat nachgewiesen, dass trotz heftiger Bemühungen derzeit in der Stadtgemeinde Marchtrenk keine Ersatzaufforstungsflächen zur Verfügung stehen. Sollte es gelingen, dass seitens der Stadtgemeinde Ersatzaufforstungsflächen im Gemeindegebiet zur Verfügung gestellt werden können, so wird die Konsenswerberin diese Flächen für die vorgesehenen Ersatzaufforstungen verwenden. Auf die adäquate Preisverhältnismäßigkeit der Grundstücksicherung im Vergleich zu den im Projekt angeführten Ersatzaufforstungsflächen ist jedoch hinzuweisen.

Dipl.-Ing. Reinhard Barbl e.h.

Stellungnahme von Herrn Dipl.-Ing. Gerald Pichler, Elinstraße 10a, vertritt auch Daniela Pichler (Gattin), Dr. Thomas Gratzl und Dr. Anita Gratzl, Siemensstraße 8, Dipl.-Ing. Johannes Limbacher, Siemensstraße 4, Mag. Dr. Christoph Schumacher, Elinstraße 6, Margareta Horninger, Siemensstraße 5, Reinhard Gassner, Elinstraße 4, Ilse und Erhard Pichler, Elinstraße 10, alle wohnhaft 4614 Marchtrenk:

Nach Einsichtnahme der Unterlagen am Gemeindeamt Marchtrenk am 8.11.2019 in Marchtrenk werden von den Unterzeichnern – vom Bauvorhaben betroffene Anrainer: Bewohner der Elinstraße und Siemensstraße / Marchtrenk gegen das Bauvorhaben

Einwendungen

erhoben.

A) Zusätzliche Lärmbelastung während der mehrjährigen Bauphase (72 Monate).

A1; Bei den Lärmuntersuchungen wurde der vorhandene Grundlärm nicht ausreichend berücksichtigt. Es wurden keine Lärmuntersuchungen (Nullmessung) in diesem Bereich durchgeführt. Der Hintergrundlärm setzt sich in dem Bereich aus den Gewerbeanlagen (insbesondere Likra, Roswell) und dem Straßenverkehrslärm zusammen.

A2; Die angenommene Transportmenge von 5 Fahrten pro Stunde und einer Kapazität von 20 m³/h schein nicht realistisch. Neben den Massentransporten von Schüttmaterial sind noch die Geräte der An- und Abtransporte zu berücksichtigen.

A3; Laut der vorliegenden Verkehrsuntersuchung finden der Transport nur über 2 Zufahrtswege zum Baufeld statt. Der kürzeste Weg zur hochrangigen Straße wird bevorzugt. Dies ist unter anderem die die Sparstraße (Gst- Nr. 1560/12 KG 51216) auf Höhe Elinstraße für alle Baumaßnahmen nordöstlich der Unterführung.

A4; Die Berechnungsansätze haben die besondere Ausführung der Straße (Gst- Nr. 1560/12 KG 51216) unzureichend berücksichtigt. Insbesondere wurde der schlechte Zustand der Straße mit den unzähligen Schlaglöchern in den Richtungsänderungen und das Fahrverhalten (Bremsen- Staubremse vor der Abfahrt bzw. Beschleunigen aus der Unterführung) nicht ausreichend berücksichtigt. Gerade Schlaglöcher führen bei LKW zu erheblicher Lärmbelastung.

→ Mögliche Maßnahmen zur Verminderung des Lärms während der Bauphase:

Der vorhandene Damm auf Grundstück 1560/14 soll auf Höhe Siemensstraße 8 bis Elinstraße 2 um 1 bis 1,5m erhöht werden.

Alternative Maßnahme: Baustellenverkehr über die Sparstraße untersagen.

B) Zusätzliche Staubbelastung während der mehrjährigen Bauphase (72 Monate).

In der Annahme, dass sehr viele LKW-Fahrten aus dem Baufeld über die Sparstraße erfolgen werden, ist mit erheblichen Staubbelastungen zu rechnen.

→ Mögliche Baumaßnahmen: Erhöhung des vorhandenen Dammes mit zusätzlichen Trennelementen

C) Beeinflussung des Grundwassers während der Betriebes

Die geplante Versickerungsanlage am Grundstück 1566/3 KG 51216 führt laut Gutachten zu einem Grundwasseranstieg während der Regenfälle. Hierzu kann es zu einer Mobilisierung von Altlasten unter anderem im Bereich 1560/7 kommen.

→ Maßnahme: Qualitatives Grundwasseranalysen der Hausbrunnen z.B.: Elinstraße 10, vor allem nach –Starkregenereignissen und hohem GW- Stand.

Es ergeben sich die angesprochenen allfälligen gesundheitsbedingten Auswirkungen denen jedenfalls durch entsprechende Auflagen zu begegnen ist. In diesem Sinne wird beantragt, das Bauvorhaben jedenfalls nur unter Auferlegung geeigneter Auflagen zu genehmigen.

Gerald Pichler e.h.

Stellungnahme des Verhandlungsleiters:

Von Herrn Pichler werden dem Verhandlungsleiter die entsprechenden schriftlichen Vollmachten vorgelegt und zum Akt genommen.

Mag. Michael Andresek e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen Humanmedizin, Univ.-Prof. Dr. Manfred Neuberger zur Stellungnahme von Gerald Pichler:

Grundsätzlich ist zur Lärmbelastung in der Bauphase zu sagen, dass Bauarbeiten (mit wenigen im Projekt beschriebenen Ausnahmen (nur in der Regelarbeitszeit (Montag – Freitag 06.00 – 19.00 Uhr) und nicht nachts oder am Wochenende erfolgen, dass für lärmintensive Bauarbeiten eine Mittagspause vorgesehen ist und dass lärmintensive Bautätigkeiten auf Grund der fortschreitenden Baustelle nur über relativ kurze Perioden zu erwarten sind. Ob-

jektseitige Schallschutzmaßnahmen, welche aufgrund des Schutzanspruchs aus der Betriebsphase resultieren, werden bereits vor der Bauphase angeboten. Seitens der Projektwerberin wird sichergestellt, dass möglichst lärmarme Baugeräte nach dem Stand der Technik verwendet werden und es wird eine Ansprechstelle (Ombudsperson) für Anregungen und Beschwerden wegen Lärm- und Staubbelastungen während der Bauphase eingerichtet und mit den entsprechenden Befugnissen ausgestattet Maßnahmen zu veranlassen

Zum LKW-Verkehr ist zu sagen, dass die zulässige Geschwindigkeit für Bau-LKW in Wohn- und Siedlungsstraßen wird mit 30 km/h begrenzt wird, was die Lärmbelastung reduziert. Die Hovalstraße ist befestigt und nicht als bevorzugte Baustraße vorgesehen, sodass hier a priori nicht mit wesentlichen Staubbelastungen während der Bauzeit zu rechnen ist. Im Projekt ist zwingend die Reinigung von LKW-Reifen vor Ausfahrt auf das befestigte Straßennetz vorgeschrieben, was auch von der Ombudsperson überwacht werden kann. Ein Bauzaun als Staubschutz oder eine Lärmschutzwand ist zum Schutz vor projektbedingten Immissionen für die von Herrn Pichler genannten Liegenschaften aus medizinischer Sicht nicht erforderlich. Denn die ursprünglich geplante Bauhilfsfläche wird nach Aussage des Planers nicht errichtet und da der LKW-Verkehr durch das Bauvorhaben nur von ca. 500 auf ca. 590 pro Tag (nur während der intensivsten Bauphase) steigen wird, ist der Hauptverursacher für die Lärmbelastung der Anrainer die Straße. Deshalb ist zu empfehlen, dass die Gemeinde Marchtrenk die bestehenden Schlaglöcher beseitigen lässt und überprüft, ob Anrainern der Hovalstraße wegen des zunehmenden Straßenverkehrslärms der Einbau von Lärmschutzfenstern zu subventionieren ist.

Prof. Dr. Manfred Neuberger e.h.

Stellungnahme des Planungsbüros BGG Consult, Dipl.-Ing. Thomas Pfaffenwimmer, zur Stellungnahme von Hrn. Dipl.-Ing. Pichler:

Zu Pkt. C:

Zur Einwendung des Herrn DI Gerald PICHLER hinsichtlich des Versickerungsbeckens am Grundstück 1566/3, KG 51216, wird festgehalten, dass Erhöhungen des Grundwasserniveaus lediglich kurzfristig und vor allem nach stärkeren bzw. länger andauernden Niederschlagsereignissen im maximalen Ausmaß von wenigen cm zu erwarten sind. Der Einflussbereich dieser Grundwasseraufhöhungen bleibt zudem auf den unmittelbaren Bauwerksbereich des Versickerungsbeckens beschränkt. Eine nennenswerte Beeinflussung des hydrogeologischen Umfelds bzw. eine Mobilisierung von Schadstoffen aus Altlasten ist nicht gegeben.

Da die zu versickernden Wässer über den angeordneten Humusfilter dem Stand der Technik entsprechend vorgereinigt werden, ist eine qualitative Beeinträchtigung des Grundwasserregimes generell nicht anzunehmen.

Entsprechend den Ausführungen im Fachbericht Geotechnik und Hydrogeologie, Ordnungsnummer 550, sind die beiden dem Versickerungsbecken nächst gelegenen Brunnen BR-MT153 und BR-M170 im qualitativen Beweissicherungsprogramm enthalten. Dabei werden bis ca. zwei Jahre nach Baufertigstellung in vierteljährlichen Intervallen Wasserproben entnommen und gemäß der Mindestuntersuchung der Trinkwasserverordnung (BGBl. II Nr. 304/2001 i.d.g.F.) analysiert. Der erste Beprobungsdurchgang wird bereits vor Baubeginn durchgeführt.

Dem Ansuchen des Herrn DI PICHLER seinen Hausbrunnen in das vorbeschriebene Beweissicherungsprogramm aufzunehmen wird zugestimmt.

Dipl.-Ing. Thomas Pfaffenwimmer e.h.

Stellungnahme von Herrn Ing. Karl Jachs, Wirtschaftskammer OÖ in der Funktion des Standortanwalts:

Ich verweise auf die Stellungnahme der Wirtschaftskammer OÖ vom 30.9.2019 und unterstütze die dort getroffenen Aussagen zum Projekt und dessen große Bedeutung für den Lebens- und Wirtschaftsstandort OÖ. Die Umsetzung des Projektes ist also dringend notwendig und sollte raschest möglich erfolgen.

Ing. Karl Jachs e.h.

Stellungnahme des Verhandlungsleiters:

Von Herrn Ing. Karl Jachs wird dem Verhandlungsleiter die entsprechende schriftliche Vollmache vorgelegt und zum Akt genommen.

Mag. Michael Andresek e.h.

Stellungnahme von Herrn Dr. Martin Donat OÖ Umweltschutz:

Ich verweise auf die Stellungnahme der OÖ Umweltschutz vom 8.7.2019, GZUANw-2019-315362/3-2019-Don und halte ergänzend fest:

1. Naturhaushalt und Landschaftsbild

Im Rahmen der heutigen Verhandlung wurden die Maßnahmen zur besseren Einbindung der Trasse in die Landschaft und für den ökologischen Ausgleich diskutiert und folgende ergänzende Festlegungen vereinbart:

Bepflanzung längs der Trasse im Bereich Marchtrenk: Die Rekultivierung (oberste Bodenschicht) soll mit möglichst magerem Material (vorzugsweise Zwischenboden) mit entsprechendem Feinanteil erfolgen. Für die Krautschicht sind magere Rasenmischungen gemäß den Vorschlägen im Projekt unter Verfügbarkeit des Saatguts für den Bereich Welser Heide zu verwenden. Die Lärmschutzwände (grau) sollen möglichst durchgängig mit unterschiedlichen Laubgehölzen (gemäß Pflanzliste im Projekt) bestockt werden, sodass eine mehr oder weniger durchgängige Gehölzhecke entsteht.

Die alleeartigen Einzelbaumpflanzungen, wie sie im Projekt vorgesehen sind, bleiben bestehen.

Hinsichtlich der Kleintierquerung östlich der Autobahnbrücken wurde vereinbart, die Möglichkeiten im Vorfeld des naturschutzrechtlichen Verfahrens erneut zu prüfen und in diesem Verfahren – wenn eine solche Querung sachlich sinnvoll und technisch möglich ist – umzusetzen.

Für die Begrünung der Versickerungsbecken wird eine Blütenstaudenmischung, entsprechend der Richtlinie des Landes OÖ für die Begrünung solcher Anlagen, verbindlich gefordert. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass es sich dabei um keine Bepflanzung mit Gehölzen oder anderen Arten handelt, die durch die Durchörterung der Oberbodenschicht den Reinigungszweck der Anlage unterminieren oder in Frage stellen.

2. Beleuchtung

Im Rahmen der heutigen Verhandlung wurde im Punkto Beleuchtung außer Streit gestellt:

Beleuchtung im Bereich der Bahnsteiganlagen: Farbtemperatur $\leq 3000\text{K}$, Blauanteil ($< 440\text{nm}$) $< 15\%$, Absenkung außerhalb der Betriebsstunden (kein Personenzugverkehr), und Sharp-cut-off-Leuchten bzw. seitlicher Blendschutz.

Beleuchtung im Bereich des Verschubs: Hier werden derzeit Natriumdampflampen verwendet, die von den Umbaumaßnahmen größtenteils nicht betroffen sind und auch aus Sicht des Insektenschutzes unproblematisch sind. Jene Leuchtkörper, die im Rahmen der geplanten Baumaßnahmen erneuert werden, sollen wieder als Natriumdampflampen ausgeführt werden. Es gilt als vereinbart, dass jene Bereiche die nicht dem Vers Schub dienen bzw. wo kein Vers Schub stattfindet, während der Nachtstunden abgeschaltet werden.

3. Ersatzaufforstung

Die Ersatzaufforstungen im Bereich der nächstgelegenen Wildtierkorridore werden seitens der OÖ Umweltschutzbehörde begrüßt. Besonders positiv ist, dass diese Bestockungsmaßnahmen im Rahmen des Projekts Linz – Marchtrenk bereits vorgezogen werden.

4. Lärm

Im Rahmen der heutigen Verhandlung wurden die noch offenen Fragen im Bereich Lärm abgeklärt. Die OÖ Umweltschutzbehörde hält ausdrücklich fest, dass es durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen zu einer deutlichen Verbesserung kommt. Besonders die im östlichen und westlichen Bahnhofsbereich vorgesehenen Lärmschutzmittelwände tragen zur höheren Wirksamkeit der randlichen Lärmschutzwände und zur Verringerung der Anzahl jener Objekte bei, für die objektsseitig Maßnahmen (unter anderem auch Maßnahmen zur Vermeidung der Aufweckreaktion) erforderlich sind. Im westlichen Bahnhofsbereich schließt im Norden die neue Lärmschutzwand (Höhe 4 m) an den Bestand (Höhe ebenfalls 4 m) an. Eine Lärmschutzmittelwand ist derzeit auf Grund der beengten Platzverhältnisse (Flaschenhals) leider nicht möglich. Im Zuge der Weiterführung des 4-gleisigen Ausbaus Richtung Westen ist jedoch in Zukunft mit einer Verlängerung der Lärmschutzmittelwand auch hier eine Verbesserung der Gesamtsituation möglich.

5. Abfallwirtschaft

Für den Bereich Abfallwirtschaft wurde im Zuge der Diskussion klar, dass Fragen der Aufbereitung des Aushubmaterials bzw. des bestehenden Gleisschotter bewusst aus dem Verfahren in die nachfolgende Detailplanung und Ausschreibung verlagert wird. Dadurch wird die UVP in diesem Punkt zu einer Rahmenfestlegung von Handlungsoptionen im Rahmen des worst-case- Szenario reduziert. Unklar ist nach wie vor die Frage der Abfallmengen. Diese Frage der einzelnen Fraktionen wurde im Verfahren nach wie vor unzureichend behandelt und bedarf aus Sicht der OÖ Umweltschutzbehörde einer gutachterlichen Ergänzung.

Dr. Martin Donat e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen Humanmedizin, Univ.-Prof. Dr. Manfred Neuberger zur Stellungnahme von Umweltschutzanwalt Dr. Donat:

Das Spitzenlärmkriterium beruht auf schlafmedizinischen Studien, die eine Unterschreitung von 45 dB am Ohr des Schlafers zur Sicherung eines ungestörten Schlafes empfehlen sowie auf der experimentellen Studie von Neuberger M und Lassnig E 2014: Noise Annoyance Correction Factor und Schienenbonus aus schalltechnischer und umwelthygienischer Sicht. Eine Studie der Verkehrslärmauswirkungen im Freien und vergleichsweise in Räumen bei gekippten und bei geschlossenen Fenstern, Unterschiede zwischen Schienenverkehrslärm und Straßenverkehrslärm. Umwelt & Technik 11: 35-51.

https://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/wiensalzburg/umbaulinz/fortsetzung/erg_uvpgutachten_humanmedizin.pdf

Prof. Dr. Manfred Neuberger e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Fachgebiet für Boden- und Abfallwirtschaft, Dipl.-Ing. Dr. Kurt Schippinger zur Stellungnahme von Dr. Donat, OÖ Umweltanwalt:

Zunächst wird auf die gutachterliche Stellungnahme zur Stellungnahme der OÖ. Umweltanwaltschaft vom 08.07.2019 für den Fachbereich Boden- Abfallwirtschaft verwiesen und ergänzend ausgeführt:

Die im Zuge der Projekterstellung durchgeführten Aufschlüsse und chemischen Analysen entsprechen dem Umfang wie sie für ein UVP-Projekt verpflichtend und üblich sind.

Aus den vorliegenden Fachbeiträgen (ON 555 und ON 556) geht hervor, dass die innerhalb des Projektgebietes anfallenden Bodenaushub-/Erdaushub-/Gleisschottermassen entsprechend der gesetzlichen Vorgaben untersucht wurden und sofern sie geeignet sind nach Möglichkeit verwertet werden.

Eine quantitative Abschätzung der Gesamtmassen ist Bestandteil des Projektes und bildet die Grundlage für die Emissionsbetrachtung anderer Fachgebiete.

Eine quantitative Abschätzung der einzelnen Materialqualitäten ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich. Die weitere Präzisierung in der Detailplanung und die Ausarbeitung des Materialbewirtschaftungskonzeptes ermöglichen aber noch vor Baubeginn eine Übersicht der zu verwertenden Massenströme hinsichtlich Verwertung, Aufbereitung und Entsorgung. Diesem Umstand wurde auch mit der Formulierung zwingender Maßnahmen für den Fachbereich Abfallwirtschaft Rechnung getragen.

Für die Überwachung der Massenströme in der Ausführungsphase wurde als zwingende Maßnahme die Bestellung einer örtlichen Aufsicht Chemie (ÖA-CH) gefordert. Die tatsächlichen Massenbewegungen werden von der abfallchemischen Aufsicht nicht nur überwacht und fachlich begleitet, sondern auch dokumentiert. Diese Dokumentation ist der Genehmigungsbehörde (BMVIT) nach Abschluss der Bauarbeiten vorzulegen.

Dipl.-Ing. Dr. Kurt Schippinger e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Ökologie, Dipl.-Ing. Oliver Rathschüler zur Stellungnahme von Dr. Martin Donat, OÖ Umweltanwalt:

Zu den Ausführungen der OÖ-LUA halte ich zu Punkt 1 folgendes fest.

1. Den Ausführungen des LUA bezüglich Bodenaufbau und Bepflanzung längs der Trasse im Bereich Marchtrenk kann grundsätzlich gefolgt werden. Die Anregungen bezüglich Rasenmischungen und Art der Bepflanzungen sollten von der PW in die Ausarbeitung der Unterlagen für das teilkonzentrierte Verfahren beim LH von OÖ (Naturschutzverfahren) übernommen werden.
2. Es ist richtig, dass der SV Ökologie im Vorfeld des Naturschutzverfahrens vertieft prüfen wird, ob eine Kleintierquerung im Bereich östlich der Querung der Westbahnstrecke über die A25 ca. bei km 208 fachlich sinnvoll und technisch möglich ist.
3. Hinsichtlich der Begrünung der Versickerungsbecken kann der Anregung des LUA hier eine „Blütenstaudenmischung“ entsprechend der Richtlinie des Landes OÖ für die Begrünung derartiger Anlagen zu verwenden, gefolgt werden. Dabei ist jedenfalls zu gewährleisten, dass die Funktion der Versickerungsbecken nicht beeinträchtigt wird (keine Einschränkung der Versickerungsleistung/hydraulischen Funktion).

Dipl.-Ing. Oliver Rathschüler e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Elektrotechnik, Ing. Wilhelm Lampel zur Stellungnahme von Herrn Dr. Martin Donat, OÖ Umweltschutz:

Die in der Stellungnahme vom 13.11.2019 unter Pkt. 2 Beleuchtung festgestellten Punkte und Präzisierungen im Zusammenhang mit Beleuchtungsanlagen im Bereich der Bahnsteiganlagen sind aus fachlicher Sicht Details, die bei neuen Beleuchtungsanlagen der ÖBB seit Jahren technisch im Rahmen der Ausführung umgesetzt werden. (Farbtemperatur, usw.).

Bei der Beleuchtung der Verschubbereiche handelt es sich überwiegend um Bestandsbereiche, die lediglich in den Verknüpfungen mit dem vorliegenden Bauvorhaben angepasst werden. Die Anforderungen in der Stellungnahme vom 13.11.2019 unter Pkt. 2 Beleuchtung sind aus fachlicher Sicht Details, die im Rahmen der Ausführung umgesetzt werden.

Ergänzende Auflagen bzw. Maßnahmen sind aus Sicht des UVP-Sachverständigen nicht erforderlich.

Ing. Wilhelm Lampel e.h.

Stellungnahme des Verhandlungsleiters:

Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG wurde dem Verhandlungsleiter zu Beginn der Verhandlung der Umweltfachbeitrag „Sach- und Kulturgüter neu – Auskunft an die Behörde“ übergeben und der Verhandlungsschrift als Anlage 3 angeschlossen.

Um 10:55 wird die Verhandlung zur Klärung von Einzelfragen in Kleingruppen sowie zur Protokollierung unterbrochen.

Um 11:45 ersucht das Ehepaar Spiesberger den Verhandlungsleiter um Abgabe einer Stellungnahme, obwohl sie sich im Zuge der Verhandlung nicht zu Wort gemeldet haben.

Mag. Michael Andresek e.h.

Stellungnahme von Herrn und Frau Martin und Romana Spiesberger, Maxlheid 39a, 4600 Wels:

Derzeit führt ein Begleitweg (unbefestigter Fahrweg) entlang der Bahnstrecke bzw. Lärmschutzwand von unserem Grundstück bis in die Nähe des Industriegeländes WELAS-Park (von unserem Grundstück in Richtung Westen). Wir nutzen diesen Weg unter anderem zum Einkaufen, spazieren gehen. Wir fordern den Erhalt dieses Weges bzw. eine adäquate Wegverbindung sowohl während der Bauzeit als auch nach Betriebsaufnahme des gegenständlichen Vorhabens.

km 208,600 (Grundstück Nr. 318/4)

Es ist vorhabensgemäß die Anlage eines Versickerungsbeckens vorgesehen. Dieses Grundstück ist derzeit im Bereich des künftigen Versickerungsbeckens bewaldet. Das von den ÖBB bereits erworbene Grundstück soll im nicht bewaldeten Teil (derzeit Acker) während der Errichtung als Bauhilfsfläche verwendet werden. Wir fordern, nach der Errichtung des gegenständlichen Vorhabens, den derzeit nicht bewaldeten Grundstücksteil anstelle des für das Versickerungsbecken verwendeten Grundstücksteil gleichwertig aufzuforsten.

Aus den Projektunterlagen konnten wir entnehmen, dass die jedenfalls forstrechlich wieder aufzuforstenden Flächen größtenteils im Bereich Schlüsselberg erfolgen wird. Wir fordern somit diese Wiederaufforstungsmaßnahmen nicht nur in diesem Bereich, sondern entsprechend verteilt auf das gesamte Projektgebiet durchzuführen.

Martin Spiesberger e.h.

Romana Spiesberger e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Fachgebiet Wald- und Wildökologie, Forstwesen, Jagdwesen und Agrarwesen, nASV Dipl.-Ing. Reinhard Barbl zur Stellungnahme von Hrn. und Fr. Martin und Romana Spiesberger:

Die für das Versickerungsbecken erforderliche Rodungsfläche Nr. 4 teilt sich in 3801 m² befristete Rodung und 7767 m² dauernde Rodung.

Dem Wunsch der Aufforstung wird insofern teilweise nachgekommen, da der befristete Rodungsanteil von 3801 m² mit Baufertigstellung verpflichtend an gleicher Stelle wieder aufzuforsten ist. (= Wiederaufforstungsfläche) Dadurch entsteht ein West-Ost gerichteter Waldstreifen, der als Sichtschutz und auch als sonstige räumliche Trennung wirksam wird.

Eine Ersatzaufforstung auf Grundstück 318/4 vorzusehen ist grundsätzlich sinnvoll, aber nicht zwangsweise vorschreibbar. Die rechtliche Ausführung hierzu obliegen dem Verhandlungsleiter.

Die vom Konsenswerber angebotenen Ersatzaufforstungsflächen im Bereich Schlüsselberg sind als Ausgleich für den Verlust der mit den Rodungen verbundenen Waldfunktionen jedenfalls für die Umweltverträglichkeit ausreichend.

Dipl.-Ing. Reinhard Barbl e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Raumplanung, Stadtplanung, Sachgüter, Orts- und Landschaftsbild, Dipl.-Ing. Hans Kordina zur heute vorgelegten Kartendarstellung zu archäologischen Verdachtsflächen (Stand 12.11.2019) vom Büro Dr. Paula / Raumplanung, Raumordnung und Landschaftsplanung ZT GmbH:

In der neuen Kartegrundlage (siehe Beilage) werden folgende Standortbereiche von archäologischen Verdachtsflächen angegeben:

- Verdachtsfläche am östlichen Rand der Stadtgemeinde Marchtrenk an der Landesstraße L 1227 (als „Streifung“ gekennzeichnet); diese Fläche war bereits Bestandteil der UVE und Gegenstand der Begutachtung; diese Verdachtsfläche weist eine Entfernung von ca. 150 bis 200 m von der Bahntrasse und ca. 50 m von der Straßentrasse auf.
- Aufgrund der Entfernung der Verdachtsfläche von der Bahntrasse und damit auch von den Baumaßnahmen ist diese nicht von Wirkungen betroffen.
- Verdachtsfläche zwischen Bahnkorridor und Flugplatz Wels in einer Entfernung von ca. 300 m vom Bahnkorridor; diese Verdachtsfläche wurde bisher nicht in der UVE und auch nicht im UVG behandelt, wurde aufgrund neuer Angaben des Amtes der OÖ Landesregierung in diese Umweltbetrachtung einbezogen.
- Aufgrund der Entfernung der Verdachtsfläche von der Bahntrasse und damit auch von den Baumaßnahmen ist diese nicht von Wirkungen betroffen.
- Verdachtsfläche am westlichen Rand des Untersuchungsbereiches, der für die Erfassung der Kulturgüter im Rahmen der UVE gebildet wurde; diese Verdachtsfläche quert die Bahntrasse in nördlich-südlicher Richtung westlich der Bundesstraße B 137; diese Verdachtsfläche wurde bisher nicht in der UVE und auch nicht im UVG behandelt, wurde aufgrund neuer Angaben des Amtes der OÖ Landesregierung in diese Umweltbetrachtung einbezogen.
- Diese Verdachtsfläche ist außerhalb des im Vorhaben definierten Trassenraumes (außerhalb des Endes des Planungsbereiches – endet östlich der Bundesstraße B 137) und nicht von der Planung und Umsetzung des Projektes betroffen.

- Trotzdem wird vom Sachverständigen darauf verwiesen, dass im Rahmen der weiterführenden Planung zum Ausbau der Westbahntrasse diese Verdachtsfläche vorausschauend begutachtet werden muss und dass im Rahmen einer künftigen Ausbaumaßnahme des Gleiskörpers der Westbahnstrecke entsprechende Prospektionsmaßnahmen ergriffen werden müssen.

Aus Sicht des Sachverständigen für Raumplanung, Stadtplanung, Sachgüter, Orts- und Landschaftsbild wird abschließend darauf verwiesen, dass die jetzt zusätzlich genannten archäologischen Verdachtsflächen nicht von dem Vorhaben berührt sind – weder in der Bauphase noch in der Betriebsphase. Entsprechende Vorsorge- oder Begleitmaßnahmen sind deshalb nicht erforderlich.

Dipl.-Ing. Hans Kordina e.h.

Beilage: Karte zu Sach- und Kulturgüter „Auskunft an die Behörde“, Ordnungsnummer 586, Plan vom 12.11.2019 / Büro Dr. Paula / Raumplanung, Raumordnung und Landschaftsplanung ZT GmbH

Stellungnahme des Sachverständigen für Erschütterungen, Univ.-Prof. Dr. Peter Steinhauser zur schriftlichen Stellungnahme von Herrn Gerald Bergsmann, Marchtrenk, Freilingerstr.4 vom 06.10.2019:

Zur Befürchtung von erschütterungsbedingten Risschäden am Haus Freilingerstr.4 infolge der Bauarbeiten ist auf die Maßnahmen zu verweisen, die in der zusammenfassenden Bewertung der UVP angegeben sind. Diese stellen sicher, dass Schäden an Sachgütern wie dem genannten Haus vermieden werden.

Zur Befürchtung von Risschäden zufolge des Schienenverkehrs ist auf die im benachbarten Haus Freilingerstr. 3 durchgeführten Erschütterungsmessungen zu verweisen. Aus diesen Messungen lässt sich für das etwas weiter entfernt liegende Haus Freilingerstr. 4 eine Größenordnung der Zugserschütterungen von etwa 1mm/s abschätzen, die nach ÖNORM S 9020 im Bagatellebereich liegt und nicht geeignet ist, Bauwerksschäden zu verursachen. Weiters ist auf die umfangreichen Immissionsschutzmaßnahmen zu verweisen, die diesem Bereich im Projekt vorgesehen sind (Unterschottermatten auf Erschütterungsschutzplatten) und die eine wesentliche Reduktion der bisherigen ohnehin unbedenklichen Immissionen bewirken werden.

Univ.-Prof. Dr. Peter Steinhauser e.h.

Stellungnahme der Projektwerberin zu den Einwendungen sowie den erstatteten Vorbringen:

1. Stellungnahme zum Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz (BMASGK - VII/C/11 (Schienenbahnen))

Die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes ist in dem Genehmigungsantrag beigelegten § 31a Gutachten enthalten. Die Prüfung und Begutachtung der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes erfolgt dabei für jedes Fachgebiet getrennt.

Die Ausführungen zu §34 EISbG betreffen die Fertigstellung und Inbetriebnahme des Vorhabens und werden zum gegebenen Zeitpunkt berücksichtigt.

2. Stellungnahme zum Landeshauptmann von Oberösterreich als wasserwirtschaftliches Planungsorgan

Die projektierten Versickerungsanlagen werden dem Stand der Technik entsprechend ausgeführt. Die anfallenden Oberflächenwässer werden dabei vor deren Versickerung über einen ca. 30 cm mächtigen Bodenfilter vorgereinigt.

Wie im Fachbeitrag Hydrogeologie und Geotechnik, Einlage 550, ausgeführt, sind - unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen - durch das gegenständliche Bauvorhaben sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase lediglich geringfügig nachteilige Auswirkungen auf das Grundwasserregime zu erwarten. Im Hinblick auf die im Nahbereich zur Trasse bestehenden Brunnenanlagen sind umfangreiche Maßnahmen zur Beweissicherung sowie im Falle einer tatsächlichen Beeinflussung entsprechende Ersatz- bzw. Kompensationsmaßnahmen vorgesehen.

3. Stellungnahme zur Oberösterreichischen Umweltanwaltschaft

Naturhaushalt und Landschaftsbild

Die vom Umweltanwalt in der Verhandlung unter Pkt 1 geforderten diesbezüglichen Maßnahmen werden im Rahmen der Detailplanung geprüft – diese wurden aber nicht vereinbart - und finden allenfalls im landesrechtlichen Verfahren Eingang.

Schalltechnik

Aus der schriftlichen Stellungnahme bzw den Einwendungen kann entnommen werden, dass der Umfang der bahnseitigen Maßnahmen zur Diskussion steht, wobei hier auf das umfangreiche Maßnahmenpaket verwiesen werden kann. Auch ist ersichtlich, dass die Maßnahmen in den Siedlungsbereichen durchgängig, gegenüber dem Bestand erhöht und in Teilbereichen zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen zwischen den Streckengleisen vorgesehen sind. Eine weitere Erhöhung der bahnseitigen Maßnahmen könnte zwar den Umfang der objektseitigen Maßnahmen reduzieren, jedoch wird auf Grund der Bebauungssituation bzw. der Nahlage zu den Gleisanlagen immer ein entsprechender Umfang an objektseitigen Maßnahmen verbleiben.

Hinsichtlich des Stichworts „Freiraumschutz“ kann den Ergebnissen der Prognoseberechnungen entnommen werden, dass - unter Berücksichtigung der aufgelisteten bahnseitigen Maßnahmen - die aus der Ist-Situation abgeleiteten Grenzwerte der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung – SchIV zur Tageszeit an allen Referenzpunkten eingehalten werden können.

Die im Schreiben angeführte 50 dB-Isophone kann den Lärmkarten entnommen werden (zB Einlage 511 und 512).

Die Abgrenzung des schalltechnischen Untersuchungsraumes Richtung Westen orientiert sich am Endkilometer der gegenständlichen Planungen samt einer durchgeführten vorhabensbedingten Auswirkungsbetrachtung. Details dazu können dem Kapitel 3 im Fachbeitrag Schalltechnik (Einlage 502) bzw. dem Anhang Schalltechnik Betrieb (Einlage 514) entnommen werden. Anzumerken ist, dass im gesamten Stadtgebiet von Wels entlang der Bahnstrecken aktive und passive Schallschutzmaßnahmen aus dem österreichweiten Programm der Bestandslärmsanierung errichtet wurden.

Abfallwirtschaft

In Zusammenschau der gesamten abfallwirtschaftlichen Unterlagen, vor allem der Einlage 555 und Einlage 556 ist, auch seitens der UVP-Gutachter eine genaue Beschreibung der Maß-

nahmen für zu recycelnde Materialien enthalten. Die Stellungnahme der UVP-Gutachter dazu ist sehr ausführlich.

Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume

Eine Wildtierquerungshilfe (WQH) Kategorie C ist aus fachlichen Gründen nicht notwendig.

Ein Migrationsbauwerk für Haarwild (Wildsäugetiere) würde gemäß RVS 04.03.12 Wildschutz selbst bei örtlicher Anpassung der Dimensionierung ein Bauwerk der Kategorie C erfordern. Dieses ist allerdings nur an lokal bedeutsamen Wildwechseln zu errichten (Vorgabe RVS 04.03.12). In dem vorgeschlagenen Bereich befindet sich, auch auf Grund der Vorbelastung durch die hohen Zäsuren der ggstl. Bahnstrecke, für die vorkommenden Indikatorarten kein bedeutsamer Wildwechsel.

Selbst bei Verwirklichung eines derartigen Bauwerks würde das nördliche Teilhabitat mit dem unattraktiven südlichen Teilhabitat verbunden, das auf Grund des enormen Siedlungsdrucks und Zerschneidungseffekts der A25, und dem A25-Knoten, in einen mittelfristig unattraktiven Lebensraum für Haarwild münden würde. Die Stärkung der großräumigen Wildwechsel zur Querung im Anschlussabschnitt Linz-Marchtrenk ist daher aus wildökologischer Sicht günstiger.

Ausgestaltung als Grünbrücke:

Unter Berücksichtigung der Vorgaben der RVS 04.03.12 ist eine bautechnisch realistische, dem Schutzzweck entsprechende Lösung im zu untersuchenden Raum (zw. Bf. Marchtrenk und Autobahn A25) nicht darstellbar. Dies äußert sich bei Wildquerungshilfen der Kat. C auf Grund der zurückzulegenden Wegstrecke von 70-90 m mit einer Verbreiterung der WQH auf 65-85 m.

Die Höhenlage einer Unterführung wäre unter Berücksichtigung der in diesem Abschnitt befindlichen Kunstbauten mit Tiefgründungen auf ca. 15 m unter Geländeoberkante (GOK).

Eine Überführung müsste auf Grund der Höhenlage der überwerfenden Gleise inkl. der Oberleitungs-Anlage ca 15-20 m über GOK queren und verursacht somit eine Anrampung von ca 75-100 m.

Bei beiden Varianten müssten großflächige Geländeanpassungen durchgeführt werden, die ausschließlich im Bereich von Waldflächen stattfinden würden. Des Weiteren ist eine geschlossene Führung der Lärmschutzwände und damit Sicherung der Lärmschutzwirkung von hoher Bedeutung.

Flächenverbrauch:

Sowohl eine Überführung als auch Unterführung wäre bei dieser Dimension mit beträchtlichen Waldflächenverlusten verbunden und würde auf Grund der Ausführung stark über das bestehende Geländeniveau einschneiden. Die Wälder beidseits der Bahnanlage sind als Ökoflächen ausgewiesen:

OEKF01134 – Heidewälder bei Unterhart: Eichen-Hainbuchenwälder mit artenreicher Vegetation

OEKF06047 – Heidewald Oberperwend: wärmegetönter Mischwald in Welser Heide

An Waldflächen wären bei Ausbildung einer Grünbrücke folgende betroffen: Nördlich der Trasse Eichen-Hainbuchenwälder (Wärmegetönter Mischwald) zwischen 5.000 und 9.000 m². Südlich der Trasse Nadellaubmischwald ebenfalls zwischen 5.000 und 9.000 m². Insgesamt

wäre somit ein Flächenverbrauch zwischen 1 und 2 ha durch eine Grünbrücke gegeben, wobei noch mögliche Geländeanpassungen dieses Ausmaß erhöhen könnten.

Weiters ist zu berücksichtigen, dass insbesondere das nördliche Waldstück in jenem Bereich, wo eine Querungshilfe zu errichten ist, nicht sehr breit ist (rund 140 m im Bestand, 110 m nach Verwirklichung des Projekts) und die Rampen dann fast bis zum gegenüberliegenden Waldrand reichen würden und damit eine Teilung der ggstl. Waldfläche gegeben wäre. Auch im südlichen Waldbereich ist dieser bereichsweise nur rund 125 m breit.

Kleinsäuger werden die östliche Autobahnböschung der A 25 zur Unterquerung der Bahntrasse nutzen können (Leitwirkung wird durch die vorgesehene Bepflanzung stark begünstigt).

Zusammenfassend würden sowohl durch ein Überführungs- als auch Unterführungsbauwerk auf Grund der notwendigen Breite und begleitenden Geländeanpassungen Waldflächen im Ausmaß zwischen 1 und 2 ha beansprucht, wobei die ggstl. Wälder beidseits der Trasse durch die Rampen durchschnitten und weiter eingeeengt werden würden. Es würden jeweils unberührte Waldflächen mit Breiten bis zu 30 m verbleiben, was eine weitere Einschränkung der Habitatqualitäten sowie der Waldfunktionen bedeuten würde. Des Weiteren, würde eine Überführung aus Sicht des Landschaftsbilds ein neues technisches Bauwerk bedingen, das auf Grund der Höhen in den Landschaftsraum sichtbar wäre. Von den Siedlungsrändern sind Sichtbeziehungen gegeben. Die zusätzliche Waldbeanspruchung würde weitere Zäsurwirkungen im Landschaftsraum bedingen.

Auch eine Unterführung würde weitreichende Geländeanpassungen, die in der Umgebung wahrnehmbar sind, bedingen. Zudem würden sich technische Probleme hinsichtlich Entwässerung, Gründungen der Bauwerke, etc. ergeben.

Kleintierdurchlass

Dimensionierungen von Kleintierdurchlässen orientieren sich an jenen für Amphibiendurchlässen mit folgenden Querschnitten in Abhängigkeit der Länge:

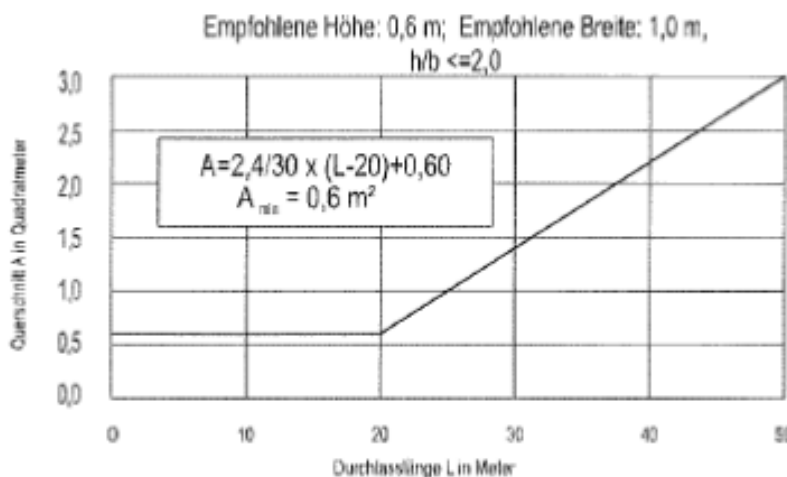


Abb.: Querschnitt in Abhängigkeit der Länge, Quelle: RVS_04_03_11_Amphibienschutz

Auf Grund der Lage der Entwässerungsbecken könnte ein Durchlass lediglich um den Bereich Km 208,00 errichtet werden, wobei unter Berücksichtigung der Vermeidung von Tierfallen und der Sicherstellung der Entwässerung der gesamte Bereich untertunnelt werden müsste und damit Längen des Durchlasses zwischen 50 m und 61 m erreicht werden würden. Damit wäre ein Querschnitt von mind. 3 m erforderlich, wodurch ein entsprechend dimensioniertes Bauwerk zu errichten wäre. (Eingraben äquivalent zur Unterführung bis zu 10 m unter GOK).

Diese Höhen würden in den Eintrittsbereichen Geländeanpassungen bedingen und wären problematisch hinsichtlich der Gründungen sowie des Unterbaus zu sehen. Zudem wäre die Entwässerung auf dieser Länge problematisch. Bei diesen Längen wäre weiters die Annahme des Durchlasses auf Grund der Ausgestaltung nicht per se gegeben („kein Durchblick“ an das gegenüberliegende Ende, erhöhte Dunkelheit, Umkehren auf Grund der langen Distanz, etc.).

Auch hier wären zusätzliche Rodungen erforderlich (je nach Ausführung bis zu 3.000 m² insgesamt).

Zusammenfassend würde sich auf Grund der Länge des zu querenden Bereichs ein vergleichsweise großes Bauwerk ergeben, das wiederum entsprechende Gelände-anpassungen bedingen und technische Probleme der Errichtung und Wartung mit sich bringen würde. Es wären auch hier zusätzliche Rodungen notwendig und die Annahme durch die Länge bedingt nicht per se gegeben.

Belichtung und Beschattung

Bezugnehmend auf die geplanten Regelarbeitszeiten (Mo-Fr, 6:00-19:00) ist von keiner Lichtbelastung im Zeitraum von 22:00-06:00 auszugehen. Systemnotwendige Beleuchtungen werden entsprechend dem Stand der Technik insbesondere nach ÖNORM O 1052 bemessen.

4. Stellungnahme zum Amt der Oö. Landesregierung Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft (9.10.2019)

Hierzu ist auf die oben erfolgte Stellungnahme Punkt 2 (WWPO) zu verweisen.

5. Stellungnahme zur Stadt Wels

Naturschutz

Dem Ersuchen, die BH Stadt Wels am Verfahren als mitbeteiligte Partei miteinzubeziehen, stehen keine Einwendungen entgegen.

Schalltechnik

Wie im Fachbeitrag Schalltechnik ersichtlich, wurde ein umfangreiches Maßnahmenpaket aus bahnseitigen und objektseitigen Schallschutzmaßnahmen zur Einhaltung der aus der bahnbedingten Vorbelastung abgeleiteten Grenzwerte der SchIV ausgearbeitet. Zur Überprüfung der Immissionsgrenzwerte gemäß SchIV sind entsprechende messtechnische Nachkontrollen vorgesehen.

Die schalltechnischen Berechnungen wurden unter Beachtung der aktuell gültigen gesetzlichen Bestimmungen (SchIV) durchgeführt. Wie dem Kapitel 5.3.3 des Fachbeitrages Schalltechnik (Ordnungsnummer 502) zu entnehmen, wurde eine Untersuchung zum mittleren Spitzenpegel der lautesten Zuggattung durchgeführt und in der Maßnahmenplanung berücksichtigt (siehe dazu auch Ergebnis- und Maßnahmenpläne, Ordnungsnummer 503 und 504).

Belichtung und Beschattung

Aufgrund der Streckenführung und der geplanten lärmtechnischen Begleitmaßnahmen sind Beeinträchtigungen während des laufenden Betriebes durch Lichtimmissionen nicht zu erwarten.

Luft und Klima

An allen Rezeptorpunkten entstehen während der Betriebsphase für sämtliche betrachteten Luftschadstoffe (NO₂, PM₁₀, PM_{2.5}, CO, C₆H₆, Staubbiederschlag) nur irrelevante projekt-

bedingte Zusatzbelastungen. Weiters sind auch die entsprechenden Grenzwerte gemäß IG-L an allen Rezeptorpunkten eingehalten.

Erschütterungen:

Eine unzulässige Beeinträchtigung der angrenzenden Liegenschaften wird durch die im Projekt enthaltenen Untersuchungen nach dem Stand der Technik vermieden.

Belichtung und Beschattung

Bezugnehmend auf die geplanten Regelarbeitszeiten (Mo-Fr, 6:00-19:00) ist von keiner Lichtbelastung im Zeitraum von 22:00-06:00 auszugehen.

Luft und Klima

Wie dem Fachbeitrag (Einlage 530) zu entnehmen ist, liegt die Gesamtbelastung für Staubbiederschlag während dem maximalen Kalenderjahr der Bauphase an den repräsentativen Rezeptorpunkten bei $\leq 116 \text{ g/m}^2\cdot\text{d}$ und damit unter dem IG-L Grenzwert von $210 \text{ mg/m}^2\cdot\text{d}$.

Gleichsam liegen die Gesamtbelastungen der Feinstaubfraktionen während dem maximalen Kalenderjahr der Bauphase an den repräsentativen Rezeptorpunkten ebenso unter den jeweiligen IG-L Grenzwerten für PM10 bei $\leq 25,8 \text{ mg/m}^3$ ($\leq 40 \text{ mg/m}^3$) und für PM2.5 bei $\leq 16,3 \text{ mg/m}^3$ ($\leq 25 \text{ mg/m}^3$).

Verkehr

Im Zuge der Baumaßnahmen sind keine Umbauten an Kreuzungen notwendig oder geplant.

Geotechnik und Hydrogeologie

Die im Nahbereich zur Trasse bestehenden Grundwassernutzungen wurden sowohl am digitalen Wasserbuch als auch vor Ort erhoben und demzufolge bei der Erstellung der gegenständlichen Einreichunterlagen berücksichtigt. Hinsichtlich genauerer Angaben zu den bestehenden Brunnenanlagen im Projektumfeld wird auf den Fachbereich Hydrogeologie und Geotechnik (Ordnungsnummern 550 bis 550.13) verwiesen.

6. Stellungnahme zu Pichler u.a. (Anrainer der Hoval-/Elinstraße)

Zur Einwendung hinsichtlich Auswirkungen aus dem induzierten Bauverkehr ist auszuführen, dass das schalltechnische Irrelevanzkriterium hinsichtlich vorhabenbedingter Bauverkehre unterschritten wird und demnach im Bereich Hovalstraße/Elinstraße keine baubedingten Maßnahmen resultieren. Hinsichtlich der im Bestand vorherrschenden Verkehrsmengen wird auf die zuständige Gemeindestraßenverwaltung verwiesen. Anzumerken ist, dass die aus der Betriebsphase erforderlichen objektseitigen Maßnahmen bereits vor Beginn der Bauphase angeboten werden.

Ansprechstelle in der Bauphase ist die Ombudsperson.

7. Stellungnahme zu Reinhard Wiesmeier

Großer wirtschaftlicher Nachteil

Eine Flächeninanspruchnahme findet nur im unbedingt notwendigen Ausmaß zur Umsetzung des Vorhabens nach dem Stand der Technik statt. Fragen zu Ablöse und Entschädigungen werden im Rahmen der Grundeinlöse behandelt und sind nicht Bestandteil des ggstl. Verfahrens.

Nach ständiger Rechtsprechung des VwGH sind Einwendungen, mit denen eine Wertminderung geltend gemacht wird, auf den Zivilrechtsweg zu verweisen, weil damit kein nach dem

EisbG gewährleitetes subjektiv-öffentliches Recht releviert wird, sondern zivilrechtliche Ansprüche.¹ Daher sind die erhobenen Einwendungen auf dem Zivilrechtsweg geltend zu machen und nicht im gegenständlichen Verfahren zu behandeln.

Verlegung des Bahnprojekts

Im Rahmen der Alternativenprüfung ist der Antragsteller gem § 6 Abs 1 Z 2 UVP-G 2000 lediglich angehalten, mögliche Alternativen zum geplanten Projekt (hinsichtlich Standort, Technologie, Redimensionierung oder Planungsvarianten) zu prüfen und dies darzustellen. Eine konkrete Verpflichtung zur Durchführung einer bestimmten Alternative – zB der „besten“ oder der von der Einwenderin mehrheitlich gewünschten – besteht nach dem UVP-G 2000 allerdings nicht, sie kann sich allenfalls aus den Materiengesetzen ergeben. Die Entscheidung des Antragstellers, welche Variante er wählt, muss dabei nicht auf die umweltverträglichste Alternative fallen.² Es besteht sohin kein Anspruch auf Auswahl einer bestimmten bzw. der umweltverträglichsten Alternative.

Die Trassenauswahl obliegt vielmehr der Projektwerberin. Gegenständlich hat die Projektwerberin verschiedene Standortalternativen geprüft und sich für jene Variante entschieden, die eine optimale Ausgestaltung des Raumes gewährleistet und der Funktionalität am besten dient.

Die hinkünftige 4-gleisige Weststrecke wird in bahnbetrieblicher Sicht als Strecke 130 (HL1-Strecke) und Strecke 101 (HL2-Strecke) betrieben. Auf beiden Strecken findet Personen-/Güterverkehr statt.

Das neue Gleis 002 stellt die einzige direkte kreuzungsfreie Verbindung von der Strecke 130 (Gl.4) mit dem Vbf. Wels her.

Ein Kreuzen der Züge von der Strecke 130 auf die Strecke 101 zum Einfahren nach Vbf. Wels und Terminal Wels ist aus betrieblichen Gründen weitestgehend zu vermeiden, es entstehen sonst Kapazitätseinschränkungen aus Fahrtausschlüssen während des Kreuzens. Es entfällt somit das Einordnen der Züge auf der Strecke 101 im Bf. Marchtrenk.

Dadurch ist es möglich aus Fahrtrichtung 1 frühzeitig und vor allem kreuzungsfrei in den Vbf. Wels einzufahren und bestehende Konflikte mit Nah- und Fernverkehr der Strecke 101 können verhindert werden.

Aus Fahrtrichtung 2 besteht nun ebenfalls die Möglichkeit ohne Kreuzung der Strecke 101 auf die Strecke 130 zu gelangen.

Auch hier werden durch dieses Gleis 002 Aufenthalte, Zugverhaltungen und Verspätungen, die durch Queren der Nah- und Fernverkehrsgleise ansonsten entstehen würden, ausgeschlossen.

In beiden Fällen werden erforderliche Dispositionsmöglichkeiten geschaffen, die den Betriebsablauf wesentlich beschleunigen und betrieblich verbessern.

Die Streckendurchlässigkeit wird erhöht, die die Pünktlichkeit gewährleistet, und die Qualität der Betriebsführung insgesamt den Zielnetzanforderungen 2025+ entspricht.

¹ VwGH 22 .11.2005, 2002/03/0185; 14.11.2006, 2004/03/0053; 16.10.2003, 2001/03/0193

² Schmelz/Schwarzer UVP-G (2011) § 6 Rz 31.

Technische Planung

Eine Verschiebung des gesamten Projektes Richtung Süden hätte zur Folge, dass ein weitaus teurerer Um-/Ausbau notwendig wäre. Die Verschwenkung von Gleisen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h hat aufgrund einzuhaltender Trassierungsparameter eine Hunderte Meter lange Ausdehnung zur Folge. Dies ist aufgrund der eingeschränkten Platzverhältnisse vor und nach km 207,400 und insbesondere aufgrund des Bauablaufs nicht machbar.

Notwendigkeit der Begleitstraße

Eine Flächeninanspruchnahme findet nur im unbedingt notwendigen Ausmaß zur Umsetzung des Vorhabens nach dem Stand der Technik statt. Fragen zu Ablöse und Entschädigungen werden im Rahmen der Grundeinlöse behandelt und sind nicht Bestandteil des ggstl. Verfahrens.

Nach ständiger Rechtsprechung des VwGH sind Einwendungen, mit denen eine Wertminderung geltend gemacht wird, auf den Zivilrechtsweg zu verweisen, weil damit kein nach dem EibG gewährleistetes subjektiv-öffentliches Recht releviert wird, sondern zivilrechtliche Ansprüche.³ Daher sind die erhobenen Einwendungen auf dem Zivilrechtsweg geltend zu machen und nicht im gegenständlichen Verfahren zu behandeln.

Technische Planung

Der im Süden geplante Begleitweg bzw. der Abschnitt nach der Portalzufahrt liegt fast ausschließlich auf Bahngrund. Der Weg dient der Wartung der Lärmschutzwand 7 sowie dem Zugang zu Objekt MA05.1. Der Wendepunkt entspricht den üblichen Regeln. Die Breite des Begleitwegs wurde in den Regelprofilen mit 3,50 m bereits festgelegt und wird durch den Sachverständigen bestätigt.

Der nordseitige Wirtschaftsweg stellt die Wiederherstellung der unterbrochenen Wegebeziehungen des öffentlichen Gutes der Stadtgemeinde Marchtrenk dar und ist somit im ggstl. Projekt herzustellen.

Notwendigkeit des Versickerungsbeckens

Der Einwender verkennt, dass er weder Parteistellung bezüglich der „Notwendigkeit“ eines Versickerungsbeckens hat, noch zu begründen vermag, weshalb dieses Versickerungsbecken aus fachlicher Sicht nicht erforderlich sei. Weiters ist festzuhalten, dass im gegenständlichen Fall die Antragstellerin verschiedene Standortalternativen geprüft und sich für jene Variante entschieden hat, die eine optimale Ausgestaltung des Raumes gewährleistet und der Funktionalität am besten dient.

Technische Planung

Die Entwässerungseinrichtungen bei km 207,600 und km 207,750 sind in ihrer Ausdehnung quer zur Bahn einerseits an den Bauablauf gebunden, andererseits auch an die Bedienbarkeit danach. Ein Näherlegen von Gleis 002 hätte einen höheren Kunstbauten-Einsatz zur Folge (um die Erreichbarkeit von jeglichen Entwässerungsanlagen zwischen den Gleisen zu gewährleisten). Dies wiederum ist erheblich teurer als eine Grundeinlöse und folgt dem Grundsatz der technisch und wirtschaftlich besten Lösung.

³ VwGH 22 .11.2005, 2002/03/0185; 14.11.2006, 2004/03/0053; 16.10.2003, 2001/03/0193.

Zur Forderung:

„Bei km 207.600 ist eine Weganbindung mit Trompetenausformung geplant, die nicht benötigt wird, da es sich nur um eine Rückegasse zur Holzbringung handelt und daher aus der Planung gestrichen werden muss.“

ist festzuhalten, dass diese zur Kenntnis genommen und aus der Planung gestrichen wird.

Lärmschutz

Es ist festzuhalten, dass bei unbebauten Parzellen - unabhängig von der gewidmeten Flächennutzung - nach dem Stand der Technik im Sinne der SchIV - kein Anspruch auf aktive Lärmschutzmaßnahmen besteht.

Schalltechnik

Die Zumutbarkeit der Belästigung bei Eisenbahnvorhaben ist gemäß dem UVP-G 2000 nach bestehenden, besonderen Immissionsvorschriften - der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) - zu beurteilen. Zur Einhaltung der unter Berücksichtigung der bahnbedingten Vorbelastung abgeleiteten Grenzwerte sind aktive und passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich und im Fachbeitrag Schalltechnik ersichtlich.

Die Planungsparameter zum Bahnaufkommen (Zugart, Zuganzahl, Zuglänge) und zu den maßgeblichen Geschwindigkeiten wurden berücksichtigt. Der maßgebliche Immissionsort befindet sich gemäß Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung SchIV 0,5 m außerhalb und in der Mitte des betrachteten Fensters, also an der Fassade von Wohnobjekten.

Für den Bereich Unterhart wurde ein bahnseitiges Maßnahmenpaket - mit Lärmschutzwänden entlang der HL-1 und HL-2 Strecke sowie entlang des Talgleises - ausgearbeitet, welches die Einhaltung der aus der bahnbedingten Vorbelastung abgeleiteten Grenzwerte an sämtlichen Wohnobjekten im Siedlungsraum Unterhart erwarten lässt. Eine Ausdehnung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen ist demnach aus schalltechnischer Sicht nicht erforderlich.

Bei der Planung der Lärmschutzmaßnahmen wurde darauf geachtet, dass der bahnseitige Lärmschutz möglichst durchgängig ausgeführt wird und eine ungehinderte Schallausbreitung Richtung Siedlungsgebiete vermieden werden kann.

Die unbebaute Parzelle 1534 partizipiert aufgrund ihrer Lage zwischen der Eisenbahnanlage und dem Siedlungsgebiet von der Wirkung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen, sodass eine deutliche Pegelminderung auf der genannten Parzelle gegenüber der derzeitigen Situation ohne bahnseitiger Lärmschutzmaßnahmen zu erwarten ist.

Weitere Details zur derzeitigen und künftigen Immissionssituation auf der genannten Parzelle können dem Fachbeitrag Schalltechnik (Ordnungsnummer 502) und den zugehörigen Plandarstellungen entnommen werden.

Technische Planung

In der Planung können keine zukünftigen Widmungen berücksichtigt werden. Eine Änderung des Lärmschutzes kann ggf. in Folge einer Umwidmung erfolgen.

Baustellengrundstücksnutzung

Bei Baustelleneinrichtungsflächen bzw. temporärer Beanspruchung werden der Humus und die nachfolgenden Bodenschichten abgezogen und getrennt gelagert, um bei Rekultivierungen den Bodenaufbau wieder lagerichtig gewährleisten zu können. 2012 wurde vom Ministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus folgende Richtlinie herausgegeben: „Richtlinie für die

sachgerechte Bodenrekultivierung land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen 2012“, die im Zuge des ggstl. Projektes umgesetzt wird. In dieser sind detaillierte Angaben zur Bodenrekultivierung beschrieben, die als Stand der Technik gelten und auch im ggstl. Vorhaben angewendet werden.

Technische Planung

Die Fläche kommt durch eine Unterführung und die darunter führende Baustraße und deren Rampen parallel zu den Gleisen zu Stande (ähnlich wie bei Objekt MA03.2 im Endzustand). Dies ist ausgehend von möglichen Baustelleneinrichtungsflächen so gewählt, dass es sowohl aus bautechnischer Sicht als auch aus Sicht der Grundeinlöse so einfach wie möglich gehalten wird. Die Unterführung hat zusätzlich den Vorteil, dass an der Route entlang der Bahn Richtung Autobahn kein Anrainer dem Baustellenverkehr und seinen Folgen direkt ausgesetzt ist.

Bauverbotszone

Hinsichtlich Ausführung zur Wertminderung wird auf die bereits gemachten Äußerungen (bloße Wertminderung sind keine subjektiven Rechte) verwiesen.

Keine Anlegung von Servitutsflächen, Ersatzaufforstungen, Ökoflächen

Auch diese Einwendung stellt einen zivilrechtlichen Anspruch dar und ist daher auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

Entschädigung wegen Staub und Verschmutzung

Nach ständiger Rechtsprechung des VwGH sind Einwendungen, mit denen eine Entschädigung auf Grund von Immissionen begehrt wird, auf den Zivilrechtsweg zu verweisen, weil damit kein subjektiv-öffentliches Recht releviert wird, sondern zivilrechtliche Ansprüche.⁴ Daher sind die erhobenen Einwendungen auf dem Zivilrechtsweg geltend zu machen und nicht im gegenständlichen Verfahren zu behandeln. Fragen zu Ablöse und Entschädigungen werden im Zuge des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens im Rahmen der Grundeinlöse behandelt und sind nicht Bestandteil des ggstl. Verfahrens.

Luft und Klima

Wie dem Fachbeitrag (Einlage 530) zu entnehmen ist, liegt die Gesamtbelastung für Staubbiederschlag während dem maximalen Kalenderjahr der Bauphase an den repräsentativen Rezeptorpunkten bei $\leq 116 \text{ g/m}^2 \cdot \text{d}$ und damit unter dem IG-L Grenzwert von $210 \text{ mg/m}^2 \cdot \text{d}$.

Wirtschaftsweg

Eine Flächeninanspruchnahme findet nur im unbedingt notwendigen Ausmaß zur Umsetzung des Vorhabens nach dem Stand der Technik statt. Fragen zu Ablöse und Entschädigungen werden im Rahmen der Grundeinlöse behandelt und sind nicht Bestandteil des ggstl. Verfahrens.

Nach ständiger Rechtsprechung des VwGH sind Einwendungen mit denen eine Wertminderung geltend gemacht wird, auf den Zivilrechtsweg zu verweisen, weil damit kein nach dem EisbG gewährleistetes subjektiv-öffentliches Recht releviert wird, sondern zivilrechtliche Ansprüche.⁵ Daher sind die erhobenen Einwendungen auf dem Zivilrechtsweg geltend zu machen und nicht im gegenständlichen Verfahren zu behandeln.

Technische Planung

⁴ VwGH 22.11.2005, 2002/03/0185; 14.11.2006, 2004/03/0053; 16.10.2003, 2001/03/0193

⁵ VwGH 22.11.2005, 2002/03/0185; 14.11.2006, 2004/03/0053; 16.10.2003, 2001/03/0193

Die Breite des Begleitwegs wurde in den Regelprofilen mit 3,50 m bereits festgelegt und wird durch den Sachverständigen bestätigt.

8. Stellungnahme zu Gerald Bergsmann

Erschütterungen

Vor Baubeginn im jeweiligen Teilabschnitt werden alle Wohn- und Betriebsgebäude in einem 50 m breiten Streifen (gemessen vom Rand des Baufeldes) bautechnisch auf bestehende Bauschäden beweisgesichert. Sollten Schäden an Gebäuden auftreten, kann auf Grund der bautechnischen Beweissicherung und der begleitenden Messungen festgestellt werden, ob sie auf die Bauarbeiten zurückzuführen sind. Ist dies der Fall, erfolgt eine Behebung der Schäden nach Bauende oder eine finanzielle Abgeltung.

Rissbildung auf Grund von Betriebserschütterungen kann ausgeschlossen werden. Auf Grund der in diesem Bereich vorgesehenen Maßnahmen zur Reduktion der spürbaren Erschütterungen kommt es jedoch zu einer Reduktion der Größe der Betriebserschütterungen.

9. Stellungnahme zu Franz Vielhaber

Erschütterungen

Im Objekt des Einwenders herrscht in IST-Zustand, Nullvariante und Prognosefall ohne Maßnahmen guter Erschütterungsschutz. Im Bereich einer Bestandsstrecke wäre ausreichender Erschütterungsschutz zulässig. Im Rahmen der Prognose wurden Änderungen im Betriebsprogramm, in den Fahrgeschwindigkeiten der Züge und im Abstand der Gleisachsen zu den Gebäuden berücksichtigt. Der hohe Abstand zu den Grenzwerten und der dichte Verkehr an der Westbahn stellt auch die Relevanz des im Rahmen der Messungen erfassten Zugmixes sicher. Da im Bereich der Unterführung Hovalstraße der Schutz von näher an der Trasse liegenden Gebäuden sehr starke Erschütterungsschutzmaßnahmen erfordert (Erschütterungsschutzplatten mit Unterschottermatten) profitiert auch das Objekt des Anrainers von diesen Maßnahmen. Eine Nichtumsetzung des Vorhabens würde ein Fortbestehen des objektiv zulässigen, vom Einwender aber subjektiv beklagten Zustandes bewirken.

Die gemessenen Erschütterungsimmissionen liegen deutlich unter dem Wert für bautechnische Irrelevanz nach ÖNorm S 9020 (2,5 mm/s). Ein Zusammenhang zwischen den Erschütterungsimmissionen des Zugverkehrs und etwaigen Gebäudeschäden kann daher ausgeschlossen werden. Auch hier wird darauf verwiesen, dass die Immissionen durch die Umsetzung des Vorhabens und den dabei vorgesehenen Reduktionsmaßnahmen zurückgehen werden.

Im Objekt des Einwenders herrscht in IST-Zustand, Nullvariante und Prognosefall ohne Maßnahmen guter Erschütterungsschutz. Im Bereich einer Bestandsstrecke wäre ausreichender Erschütterungsschutz zulässig. Da im Bereich der Unterführung Hovalstraße der Schutz von näher an der Trasse liegenden Gebäuden sehr starke Erschütterungsschutzmaßnahmen erfordert (Erschütterungsschutzplatten mit Unterschottermatten) profitiert auch das Objekt des Anrainers von diesen Maßnahmen. Eine Nichtumsetzung des Vorhabens würde ein Fortbestehen des objektiv zulässigen, vom Einwender aber subjektiv beklagten Zustandes bewirken.

Humanmedizin

Dem Fachbeitrag Erschütterungen (Einlage 520) ist zu entnehmen, dass sich das Haus der Einwender, Freilinger Straße 8, derzeit in etwa 72 m Entfernung von den Gleisen befindet. Das Objekt Freilinger Straße 8 verfügt über ein KG, ein EG, und ein OG mit Stahlbetondecken und Ziegelwänden. Der Messpunkt befand sich im OG im Wohnzimmer auf einer Stahlbeton-

decke mit ca. 4,5 m Spannweite. Im Rahmen der Messung konnten 41 Nahverkehrszüge, 70 Fernreisezüge, 60 Güterzüge und 8 Dienstzüge erfasst und ausgewertet werden. Die Messungen erbrachten das Ergebnis, dass das Objekt im IST-Zustand über guten Erschütterungsschutz verfügt. Es werden derzeit unter Tags Emax von 6,14 mm/s² und Er von 0,61 mm/s² und während der Nacht ein Emax von 5,78 mm/s² und ein Er von 0,57 mm/s² gemessen.

Dem UVE-Fachbeitrag Humanmedizin (Einlage 540) kann entnommen werden: „Während der gesamten Bauzeit werden begleitende Erschütterungsmessungen während erschütterungsintensiver Bauphasen in ausgewählten Anrainerobjekten durchgeführt (siehe Fachbeitrag Erschütterungen und Sekundärschall (Einlage 520), Kapitel Maßnahmen). Da die Bauarbeiten nur bei Tag erfolgen, sind Maßnahmen, welche die Anrainer vor dem Aufwachen schützen, nicht erforderlich. Sollten bei bestimmten Bauverfahren spürbare Erschütterungen bei den Anrainern auftreten, sind diese wegen der geringen Intensität und der zeitlich begrenzten Dauer als zumutbar einzustufen. Wird das ArbeitnehmerInnenschutzgesetz eingehalten, ist eine Gefährdung von Beschäftigten bei der Errichtung des Vorhabens auszuschließen.“

Durch den Bau und die damit getroffenen Maßnahmen bezüglich Erschütterungsschutz werden die Bewohner des Objektes Freilinger Straße 8 in Zukunft beim Betrieb im Jahr 2025 unter Tags einem Emax von 3,41 mm/s² und einem Er von 0,44 mm/s² und während der Nacht einem Emax von 3,10 mm/s² und einem Er von 0,30 mm/s² ausgesetzt sein.

Die Fühlschwelle beim Menschen (Wm-bewertete Schwingbeschleunigung in mm/s², Details siehe UVE-Fachbeitrag Humanmedizin (Einlage 540)) liegt bei 3,57 mm/s² und die Weckschwelle bei 28,6 mm/s².

Durch die Verwirklichung des Projekts würde durch die vorgesehenen Maßnahmen im betroffenen Objekt eine Verbesserung eintreten und die maximalen Erschütterungen würden unterhalb der Weckschwelle liegen. Durch die Maßnahmen kann in allen Fällen auch gewährleistet werden, dass die Beurteilungs-Erschütterungsdosis (Er) tagsüber und nachts unterhalb der Fühlschwelle liegt und damit nicht spürbar ist.

Eine Gefährdung der Gesundheit der Bewohner des Objektes Freilinger Straße 8 kann daher aus humanmedizinischer Sicht aufgrund von Messungen vor Baubeginn, der Durchführung von Maßnahmen während des Baus und von Berechnungen des Zustandes während des Betriebs im Jahr 2025, ausgeschlossen werden.

Aus all diesen Gründen erweisen sich die Einwendungen als unzulässig bzw unberechtigt, sodass die beantragte Bewilligung auszusprechen sein wird.

Dipl.-Ing. Wolfgang Mayr e.h., Mag. Andreas Netzer e.h., Dr. Dieter Altenburger e.h.

Schlussstellungnahme des Verhandlungsleiters:

Um 14:45 Uhr wird durch Umfrage festgestellt, dass keine weiteren Wortmeldungen vorliegen.

Sämtliche Stellungnahmen wurden bei den Schreibplätzen zu Protokoll gegeben. Es sind somit im Sinne des § 44 Abs. 3 AVG die zulässigen Vorbringen aller Beteiligten aufgenommen worden. Auf die Wiedergabe der Verhandlungsschrift wird gemäß § 14 Abs. 3 AVG verzichtet.

Die protokollierten Stellungnahmen und Äußerungen der Beteiligten wurden diesen in einer schriftlichen Ausfertigung übergeben. Die Verbesserung orthographischer und stilistischer Fehler in dieser Verhandlungsschrift bleibt vorbehalten.

Die im Zuge der Verhandlung gezeigten Präsentationen der Behörde sowie der UVP-Koordination werden der Verhandlungsschrift als Anlagen 1 und 2 angefügt.

Diese Verhandlungsschrift wird bei der Behörde und den Standortgemeinden nach Abschluss der Verhandlung über mindestens drei Wochen zur öffentlichen Einsicht aufliegen und gemäß § 44e Abs. 3 AVG auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie veröffentlicht.

Da durch das heutige Verhandlungsergebnis die Sache nunmehr zur Entscheidung reif ist, wird das Ermittlungsverfahren durch den Verhandlungsleiter gemäß § 16 Abs. 3 UVP-G 2000 iVm § 39 Abs. 3 AVG durch Verfahrensordnung für geschlossen erklärt.

Der Bescheid wird ehestmöglich in schriftlicher Form ergehen.

Die Verhandlung wird um 14:50 Uhr geschlossen.

Mag. Michael Andresek e.h.

Dauer der öffentlichen mündlichen Verhandlung:

13. November 2019, 09:00 – 14:50 Uhr = 5 Stunden 50 Minuten = 12 Halbstunden = 48 Halbstunden für vier Amtorgane des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie

Für den Bundesminister:

Mag. Michael Andresek